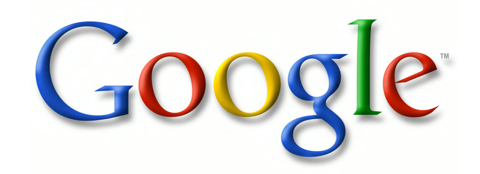


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

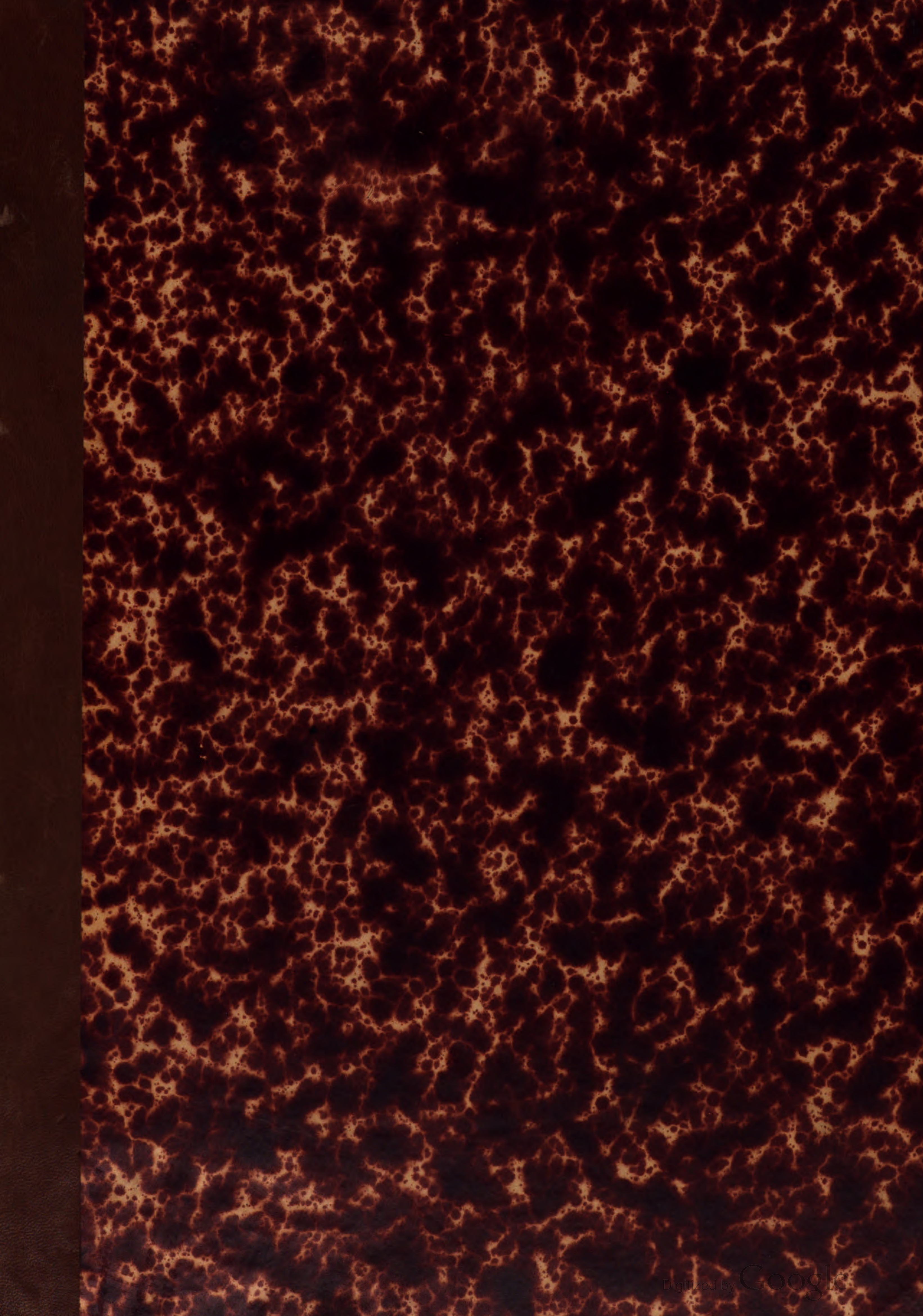
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

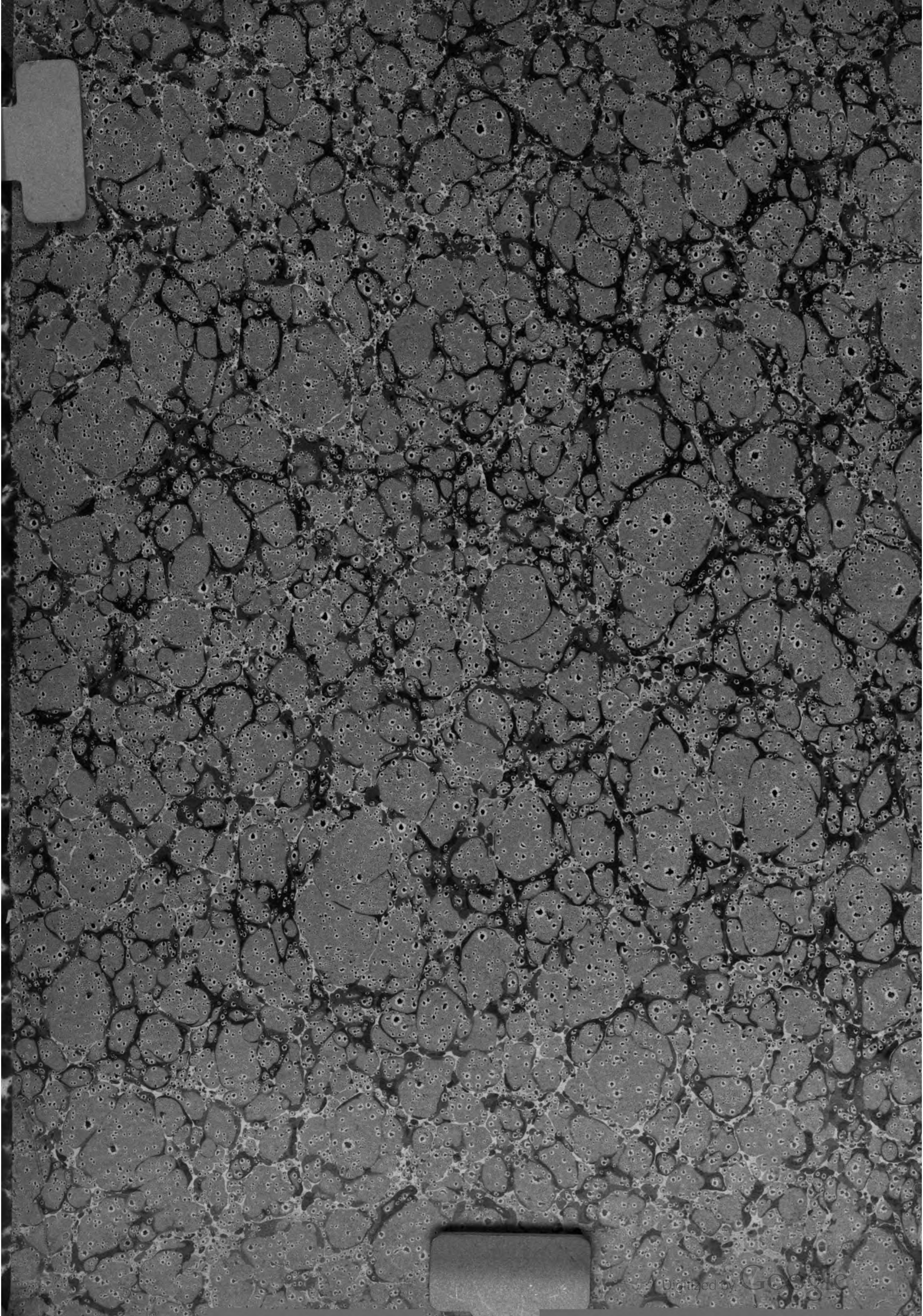
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

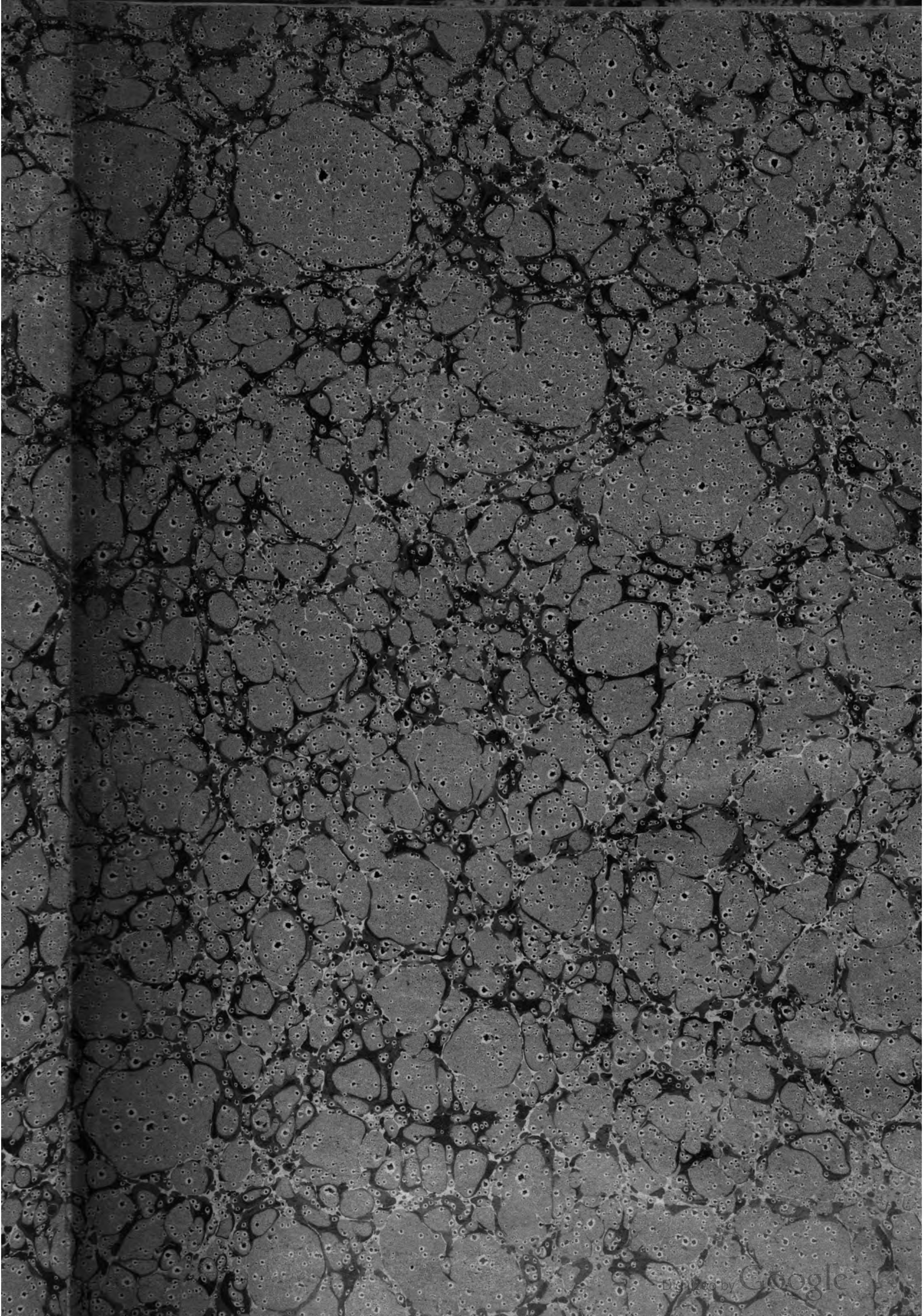
Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



Digitized by Google



Digitized by Google



Digitized by Google



5 - 1 - 17

D 25323.

Digitized by Google

12 - 4 - 3 - 67

Digitized by Google

Digitized by Google

25323

INFORMACION

SOBRE EL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA

Y SOBRE LOS DE ADUANAS

EXIGIBLES

Á LOS HIERROS, EL CARBON DE PIEDRA Y LOS ALGODONES,

PRESENTADA

AL GOBIERNO DE SU MAJESTAD

por la Comision nombrada al efecto en Real decreto de 10 de Noviembre de 1865.

TOMO I.

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.





MADRID
IMPRENTA NACIONAL
1867.

Digitized by Google

Digitized by Google

MINISTERIO DE HACIENDA.



EXPOSICION Á S. M.

SEÑORA:

La ley de 21 de Junio último autoriza al Gobierno de V. M. para suprimir el derecho diferencial de bandera sobre los artículos que se produzcan en Europa, exceptuando los de pesquería, y para suprimir tambien las trabas que ligan y los gravámenes que sufre la marina mercante.

No hay para qué encarecer la importancia de esta autorizacion. Constantes han sido las quejas de los constructores y armadores de buques, del comercio en general, y de no pocos industriales, referentes á las dificultades que hoy existen para la construccion y abanderamiento de los buques; á la prohibicion de carenar éstos en el extranjero; á las cortapisas puestas á la navegacion con los permisos que se exigen á los marineros y la necesidad de renovarlos; al señalamiento de un trozo determinado de costa para la pesca; al practicaje obligatorio y á otros obstáculos, en fin, que unidos á los múltiples y variados impuestos que pesan sobre la marina mercante, impiden su desarrollo y el de muchas industrias que constituyen la única riqueza de los pueblos de la costa.

Años há, con efecto, que se viene sintiendo la necesidad de dar libertad á las operaciones comerciales y marítimas, como lo prueban el proyecto de ley que se presentó al Congreso de Diputados en 25 de Enero de 1859, proponiendo que fuesen libres las operaciones de los muelles, y el de 3 de Enero de 1863, que tendia á la abolicion de todos los derechos actuales, estableciendo en su lugar el impuesto único sobre descarga, sin distincion de bandera.

La espontaneidad con que las últimas Córtes otorgaron al Gobierno la autorizacion de que se trata, es una nueva y solemne confirmacion de que el país ansía vivamente que se acometa una reforma, tanto más necesaria, cuanto que sin ella no hay posibilidad de que nuestra marina mercante sostenga la competencia con la extranjera.

Mas como esta importantísima reforma afecta á tantos y tan diversos intereses, el Gobierno de V. M., que busca siempre las mayores garantías de acierto y desea conciliar el espíritu de progreso con la proteccion que justamente demandan todos los ramos de la riqueza pública, cree conveniente el nombramiento de una Comision, en la cual estén representados los centros de los diversos Ministerios que poseen el conocimiento práctico de las varias y complejas cuestiones que la autorizacion entraña.

Esta Comision deberá formular un interrogatorio y abrir una ámplia informacion en la que sean oidos los comerciantes, industriales y navieros, para proponer, despues de consultados todos los intereses legítimos, las soluciones más convenientes.

Al efecto, el que suscribe, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, tiene la honra de presentar á la rúbrica de V. M. el adjunto proyecto de decreto.=SEÑORA: A L. R. P. de V. M.= Manuel Alonso Martinez.

Digitized by Google

REAL DECRETO.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto el Ministro de Hacienda, de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se crea una Comision especial que, examinando los datos que la Administracion posee, formulando un interrogatorio y abriendo una ámplia informacion sobre los diversos intereses á que afecta la ley de 21 de Junio último, proponga la manera más acertada y conveniente de hacer uso de la autorizacion que la misma concede para suprimir el derecho diferencial de bandera en las producciones de Europa, y para suprimir tambien las trabas que ligan y los gravámenes que sufre la marina mercante.

Art. 2.° Compondrán esta Comision, bajo la presidencia de mi Ministro de Hacienda, el Director general de Impuestos indirectos, que será Vicepresidente; el de Comercio del Ministerio de Estado; el de matrículas de mar y el de Ingenieros en el de Marina; el de Estadística de la Presidencia del Consejo de Ministros; el del Instituto industrial de Madrid, el de Agricultura, Industria y Comercio, y el Jefe del Negociado de puertos en el Ministerio de Fomento; el Inspector de segunda clase del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos D. Canuto Corroza, y los Vocales de la Junta consultiva de Aranceles D. Laureano Figuerola, D. Joaquin María Paz, D. Angel Villalobos, D. José Luis Retortillo y D. Lope Gisbert; ejerciendo este último las funciones de Secretario.

Art. 3.° Las Oficinas del Estado facilitarán á la Comision todos los expedientes y datos que reclame para el más acertado desempeño de su encargo.

Dado en San Ildefonso á 10 de Noviembre de 1865.=Está rubricado de la Real mano.=El Ministro de Hacienda, Manuel Alonso Martinez.

EXPOSICION Á S. M.

Señora: Hace tiempo que la Administracion estudia preferentemente las reformas que en bien del país pueden realizarse en los Aranceles de Aduanas sin lastimar los grandes intereses creados al amparo de la ley, y mejorando las condiciones de la industria nacional, cuyos ramos más importantes luchan con las dificultades producidas por disposiciones que debian facilitar su desarrollo y progreso.

Grandes y notables trasformaciones han experimentado en estos últimos tiempos todas las producciones industriales como consecuencia de los progresos realizados en la aplicacion de los descubrimientos científicos, y de la mayor baratura y rapidez de los medios de comunicacion marítimos y terrestres.

Preciso es que los Aranceles de Aduanas guarden la necesaria relacion con este espíritu de adelantamiento y mejora para que no lo retrasen ó dificulten, sin que al resolver tan difícil problema se exponga la industria nacional á los rudos é irreparables golpes de una concurrencia insostenible con los productos de países extranjeros.

La ámplia informacion parlamentaria abierta por las Córtes Constituyentes en 1855 con motivo de las radicales reformas propuestas entónces por el Gobierno de V. M., demuestra que hace tiempo se procura satisfacer esta urgente necesidad de nuestra situacion económica, atendida en parte posteriormente con la rectificacion de las valoraciones del Arancel general de Aduanas, verificada por Real

Digitized by Google

decreto de 27 de Noviembre de 1862, cuya consecuencia inmediata fué la disminucion de los derechos señalados á muchas mercancías, obtenida por el solo hecho de determinar con la exactitud posible su precio corriente en los mercados.

Pero esta importante medida fué modificada en la parte referente al valor y derechos de los hierros por Reales órdenes de 27 de Diciembre de 1862 y 8 de Julio de 1863, colocando en una situacion provisional la industria ferrera, tan importante en nuestro país; y no produjo alteracion alguna en las tarifas especiales del algodon y sus mezclas, porque la ley de 17 de Julio de 1849 señaló á estas producciones valores que el Gobierno no puede rectificar.

Reformas de esta clase, cuando se realizan dentro de las limitadas atribuciones del poder ejecutivo, no tienen la extension y la importancia que reclama el interés de la industria, porque sin la concurrencia de las Córtes, ni es posible disminuir los derechos puramente fiscales y los protectores señalados á materias indispensables para las producciones fabriles ó manufactureras, ni dar á las alteraciones realizadas el carácter de permanencia que constituye su principal y más sólida garantía.

Por lo tanto, el Ministro que suscribe, atendiendo á las necesidades más perentorias de nuestra situacion económica, considera indispensable poner un término á la situacion provisional creada para la industria ferrera por disposiciones del poder ejecutivo; llevar la reforma á la tarifa especial de algodones y sus mezclas, no alterada en sus bases esenciales desde 1849, y modificar en beneficio de la industria los derechos señalados al combustible mineral, objeto de tan importantes aplicaciones industriales.

Reconoce el Ministro que suscribe cuántos y cuán grandes intereses se hallan comprometidos en esta reforma; pero tiene muy presente que sin lastimarlos, y por el contrario dándoles mayores garantías para el porvenir, y proporcionándoles nuevos medios de prosperidad y desarrollo, puede realizarse la reforma aconsejada por la ciencia y exigida por la situacion económica del país.

Los trabajos preparatorios indispensables para resolver con acierto esta grave cuestion han de confiarse á la Comision encargada por Real decreto de 10 de Noviembre último de estudiar la manera de suprimir el derecho diferencial de bandera, á fin de que, teniendo en cuenta la relacion que existe entre ambas reformas, y despues de una informacion ámplia, en la que serán oidos los más autorizados representantes de la industria y del comercio, proponga las bases del proyecto de ley que el Gobierno de V. M. someterá en su dia á la deliberacion de las Córtes.

Fundado en las razones expuestas, el que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto. = Señora: A L. R. P. de V. M. = Manuel Alonso Martinez.

REAL DECRETO.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto el Ministro de Hacienda, de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. La Comision especial creada por mi Real decreto de 10 de Noviembre último para proponer lo más conveniente respecto á la supresion del derecho diferencial de bandera extenderá la informacion de que está encargada, formulando préviamente los oportunos interrogatorios:

1.° Á las manufacturas de algodon y sus mezclas, comprendidas en la tarifa aprobada por la ley de 17 de Julio de 1849.

2.° Al hierro fundido y en barras.

Y 3.° Al carbon de piedra y al coke.

Dado en Palacio á 22 de Diciembre de 1865. = Está rubricado de la Real mano. = El Ministro de Hacienda, Manuel Alonso Martinez.

Digitized by Google

REAL DECRETO.

De conformidad con lo propuesto por mi Ministro de Hacienda, vengo en decretar lo siguiente.

Artículo único. D. Casiano de Prado, Inspector general de segunda clase del cuerpo de Ingenieros de Minas y Vocal de la Junta superior facultativa del ramo; D. Bonifacio Cortés Llanos, Director de Gobernacion y Fomento en el Ministerio de Ultramar, y D. Salvador de Albacete y Albert, que lo es de Hacienda en el mismo Ministerio, formarán parte de la Comision encargada por mis Reales decretos de 10 de Noviembre y 22 de Diciembre últimos, de proponer lo más conveniente respecto á la supresion del derecho diferencial de bandera, y de abrir una ámplia informacion sobre las manufacturas de algodon y sus mezclas, el hierro fundido y en barras, y el carbon de piedra y el coke.

Dado en Palacio á 5 de Enero de 1866.=Está rubricado de la Real mano.=El Ministro de Hacienda, Manuel Alonso Martinez.

Digitized by Google

COMISION ESPECIAL ARANCELARIA.

La Comision se instaló el dia 23 de Diciembre de 1865 y acordó dividirse en cuatro subcomisiones, cada una de las cuales se encargó de redactar los interrogatorios para uno de los cuatro puntos sometidos á su exámen.

Las subcomisiones cumplieron su encargo, y la Comision aprobó los siguientes interrogatorios que á continuacion se ponen, y que se publicaron con el siguiente preámbulo.

La Comision nombrada por Real decreto de 10 de Noviembre último para estudiar y proponer al Gobierno de S. M. la manera más acertada y provechosa de poner en práctica la autorizacion que al mismo concedió la ley de 21 de Junio próximo pasado para suprimir el derecho diferencial de bandera en el comercio de Europa, quitando á la vez las trabas que ligan y los gravámenes que sufre la marina mercante española, ha recibido despues por otro Real decreto el importante encargo de extender sus investigaciones y dar su dictámen sobre las reformas que pudieran hacerse en los derechos de arancel, hoy impuestos á las manufacturas de algodon y sus mezclas, al hierro fundido y en barras, al carbon de piedra y al coke.

Penetrada la Comision de lo gravísimo de su encargo; impulsada por el justo deseo de corresponder á la confianza que en ella se ha puesto, y ansiosa de contribuir tan eficazmente como le sea dable á resolver cuestiones de tan profunda influencia en el desarrollo de la pública riqueza, ha dado principio desde luego á sus trabajos, deseando manifestar que, si no con ciencia, que no atesora, al ménos con celo y actividad perseverantes, quiere ayudar al Gobierno en la difícil tarea de señalar á la nacion el camino del progreso verdadero por medio de enérgicas aunque prudentes y meditadas reformas.

Para coadyuvar á este nobilísimo propósito, y cumplir su cometido, no ha necesitado la Comision discurrir acerca de la eleccion de los medios. El más seguro de todos le ha señalado el Gobierno, ordenándole abrir una ámplia informacion en que sean oidas todas aquellas personas cuyos intereses pueden ser por la reforma lastimados ó favorecidos; las cuales, sin duda alguna, acudirán al patriótico llamamiento de la Comision, trayéndole abundancia de datos, observaciones y antecedentes nacidos de su saber ó fundados en su experiencia.

Para esto ha comenzado la Comision naturalmente su trabajo redactando sobre cada punto de los sometidos á su estudio una série de interrogatorios, en los cuales ha fijado detenidamente su atencion, porque fácil es de comprender que de la redaccion de esos interrogatorios pende en gran parte el resultado de la informacion, la cual no responderia á su objeto si no estuvieran bien elegidos los puntos par-

Digitized by Google

ticulares sobre que versan aquellos, ó si se presentaran indecisamente, ó si se encerraran dentro de estrechos límites, ó si incompletos no se extendieran á cuanto debieran extenderse, ó si sobradamente minuciosos entraran en inútiles pormenores. Por eso la Comision, para ir evitando todos esos escollos, ha procurado concretar bien sus preguntas, reduciéndolas cuanto le ha sido posible sin dañar á la claridad; y para salvar cualquier omision ú olvido, ha puesto al fin de cada série de ellas una general, en la que se abre campo vasto al consumidor y al productor, al industrial y al comerciante, para que libremente expongan cuanto á sus intereses particulares convenga, cuanto su experiencia les enseñe y su reflexion les sugiera.

Concedido á todo español en la Constitucion del Estado el derecho de elevar al Gobierno exposiciones sobre las cosas públicas, claro es que la Comision habria en todo caso recibido gustosa cuantas observaciones se le hubieran dirigido relativas al objeto de su encargo; pero una vez decretada la informacion, y habiéndose resuelto que á diferencia de otras se oiga en ésta á todos, tanto á los productores como á los consumidores, es la Comision la que se anticipa dirigiéndose á todos los españoles, y en especial á los más directamente interesados, esperando que todos contribuirán al buen éxito de su estudio, ya sean movidos por el deseo del bien general, ya estimulados por el aguijon del provecho propio, el cual, aunque al pronto otra cosa muchas veces aparezca, nunca está reñido con la verdadera conveniencia nacional, si, como debe suponerse, cada uno se encierra dentro de los límites de la justicia.

Grandes auxilios confia, pues, la Comision que ha de hallar en las respuestas de las personas por su profesion interesadas en el asunto; pero no lo espera menor de la ilustrada concurrencia de las corporaciones oficiales, como son las Diputaciones de provincia, centinelas avanzadas de los derechos é intereses de cada localidad, las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, las Sociedades Económicas de Amigos del País, y otras varias dignas del mayor respeto, todas las cuales, dando muestra una vez más de su saber y de su patriotismo, estudiarán con detenido exámen los problemas propuestos, y ofrecerán el útil contingente de sus especiales conocimientos, prestando al país un nuevo y señalado servicio.

Hay además otras asociaciones de índole privada que tambien desea oir la Comision, sean cualesquiera las doctrinas económicas por ellas sustentadas; porque así, puestas frente á frente las diversas opiniones, es como podrá verse la luz y aparecer la verdad que busca sinceramente la Comision, la cual, despues al extender su informe, no se ha de dejar llevar de sistemáticas prevenciones, sino que ha de consultar como base los hechos bien comprobados, respetando los derechos creados y los intereses existentes, sin olvidar por eso los grandes principios económicos que la Europa civilizada reconoce por guia, y la consideracion á que son acreedores otros derechos y otros intereses.

Inútil cree la Comision excitar en favor suyo el celo de los centros oficiales: segura está de que los datos, que cualquiera de ellos posea y puedan contribuir á derramar luz sobre la materia, pronto vendrán á sus manos, sin necesidad de otra reclamacion por su parte.

Inútil juzga tambien llamar sobre tan importantes cuestiones la atencion de la prensa periódica, la cual, como constante defensora de los intereses nacionales, como encargada de dilucidar toda controversia sobre ellos promovida, sin duda alguna tomará en estos trabajos principalísima parte; y con sumo gusto acogerá la Comision sus observaciones, concediéndoles en su opinion el lugar que se merecen.

Por último, es posible que haya personas muy entendidas en las materias objeto de esta informacion, las cuales crean medio más poderoso para ejercer una influencia legítima en el ánimo de la Comision, el presentar á ésta verbalmente los resultados de sus estudios ó el fruto de su experiencia; y como la Comision está decidida á aceptar todo cuanto pueda conducirla al conocimiento de la verdad, no ha vacilado en añadir á la informacion escrita la informacion verbal, sujetándola á ciertas bases que serán publicadas oportunamente.

Obrando de esta manera la Comision, llamando á todos, estimulando á todos, abriendo á todos el palenque, nadie podrá despues alegar que no tuvo medio para hacerse oir, que sus intereses quedaron indefensos. A fin de dar un dia público testimonio de que estos propósitos no quedaron en vanas palabras, la Comision ha rogado al Gobierno de S. M. que, terminados sus trabajos, les dé en la forma que más conveniente juzgue toda la publicidad posible.

Digitized by Google

La Comision, ansiosa del acierto, pone así por su parte todo cuanto puede para conseguirlo, que es el celo para pedir, la actividad para recoger y la imparcialidad para juzgar; pero debe manifestar con llaneza que las verdaderas bases y los datos verdaderos para su informe definitivo no los puede obtener por sí misma, sino que los ha de recibir de todas esas personas y corporaciones á quienes acaba de referirse, y á las cuales, sin detenerse á encarecer lo importantísimo de este trabajo, una vez y otra con insistencia ruega que acudan á prestarle el eficaz auxilio de sus luces.

Madrid 9 de Enero de 1866.—El Presidente, Manuel Alonso Martinez.—Romualdo Lopez Ballesteros.—Tomás Asensi.—Ramon Topete y Carballo.—Hilario Nava y Caveda.—José Emilio de Santos.—Félix García Gomez.—Fernando Bocherini.—Canuto Corroza.—Mariano Cervigón.—Laureano Figuerola.—Angel Villalobos.—José Luis Retortillo.—Lope Gisbert, Vocal Secretario.

INTERROGATORIOS

RELATIVOS AL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

I.

Á los constructores de embarcaciones de madera.

Pregunta 1.ª Cual es el número de gradas de que dispone en su astillero; si alguna de ellas sirve de varadero; si cuenta además con algun dique, y con talleres ú obradores para la elaboracion de los efectos de armamento, y si reune fosas y almacenes para la conservacion de la madera y de los pertrechos navales.

2.ª Cual es el capital que representa su establecimiento; cual el valor de los materiales acopiados, y cuántos son los gastos de su conservacion, y los generales de administracion y direccion.

3.ª Cual es el número de buques que puede construir á la vez en su astillero, y cuales las mayores dimensiones que puede darles, atendida la situacion y recursos del establecimiento; y en el caso de contar con dique ó varadero, cual es el tonelaje ó calado máximo de los buques que puede admitir en uno y otro.

4.ª Cual es la procedencia de los materiales que emplea en la construccion de los cascos, y la de los efectos elaborados que principalmente componen el armamento; y en caso de ser unos y otros, ya en totalidad, ya en parte, de procedencia extranjera, en qué relacion se encuentra su importe con el de los empleados de produccion nacional, manifestando si el ir á buscarlos al extranjero es porque escasean, no se elaboran ó no se producen en el país, ó por las ventajas que ofrecen en calidad, duracion y precio.

5.ª Qué número de operarios ocupa ordinariamente en los trabajos de su astillero; si todos ó solo una parte son de la localidad; si ésta puede ofrecer suficiente número de operarios para dar mayor impulso á las obras, y si todo el personal obrero es matriculado ó todo es libre, ó en qué proporcion se encuentran el uno con el otro.

6.ª Qué número de buques construye en año comun, expresando su tonelaje, distinguiendo los de vela y los de vapor; manifestando si están clavados, empernados y forrados en cobre, y cual es su coste respectivo por tonelada de arqueo, estando rematados y listos para dar la vela.

7.ª Del coste total por tonelada de arqueo, qué parte puede calcularse que corresponde al casco, y cual al armamento, y en cada parte qué relacion guarda el importe de los materiales con el de la mano de obra y gastos generales.

Para contestar á esta pregunta se tendrá presente que el casco comprende el vaso con los herrajes

Digitized by Google

de firme para el aparejo, el timon y los repartimientos interiores de bodega, cámaras, rancho de proa y toldillas, si las tiene; y el armamento abraza la arboladura, velámen, aparejo, embarcaciones menores, anclas, cadenas y demas efectos y pertrechos necesarios para la navegacion.

8.ª Cual es la vida probable de las embarcaciones que construye, segun la procedencia y calidad de los materiales que entran en su construccion.

9.ª Qué relacion guarda el importe de las reparaciones y carenas de firme que hace con el valor de las embarcaciones nuevas que construye en año comun.

10. Qué embarcaciones extranjeras hacen ó pueden hacer concurrencia á las españolas; cual es el coste de las primeras comparado con el de las segundas, y á qué debe atribuirse esa concurrencia.

11. Influencia que en el desarrollo de la construccion naval han ejercido: primero, la prohibicion de introducir en España buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos (400 toneladas comunes); segundo, el tipo de los derechos arancelarios impuestos á los de mayor cabida: tercero, la prohibicion de carenar en el extranjero; y cuarto, la prima concedida á los constructores navales españoles.

12. Influencia que en el desarrollo de la industria de construcciones navales ejercerian: primero, la supresion de aquellas prohibiciones: segundo, la disminucion de los derechos que pagan varios de los materiales y objetos elaborados necesarios para la construccion y armamento de los buques y son de procedencia extranjera; y tercero, la permision de introducir con un pequeño derecho los diques flotantes, varaderos, máquinas, herramientas y aparatos en general indispensables para la construccion y reparacion de los buques.

13. Obstáculos que en nuestro país encuentra para su desarrollo la industria de construcciones navales, y medios que podria adoptar la Administracion pública para fomentarla.

II.

Á los dueños de talleres de construccion de máquinas de vapor con destino á la navegacion, y á los que además puedan construir buques de hierro.

Pregunta 1.ª Qué número y clase de herramientas mecánicas posee, y cual es la fuerza de la máquina ó máquinas de vapor destinadas á moverla, manifestando cual es el capital que representa el establecimiento completo, y cuales son el valor de los materiales que ordinariamente tiene acopiados, los gastos de conservacion y los generales de administracion y direccion.

2.ª Qué número de caballos de vapor de 75 kilográmetros produce anualmente, y cual es el máximo que podria producir con los recursos de que dispone en sus talleres. Cual es la fuerza máxima de las máquinas de vapor destinadas á la navegacion que puede construir, y si elabora ó no en su establecimiento las grandes piezas de forja.

3.ª Cual es la clase y procedencia del combustible y de los varios materiales que emplea en la construccion de las máquinas; cual su precio, puestos á pié de fábrica; y en caso de usarlos del país y extranjeros, en qué relacion se encuentran el valor, consumo y calidad de unos y otros..

4.ª Qué número de operarios, tanto nacionales como extranjeros, emplea en sus talleres, y qué relacion guardan los sueldos ó jornales de los unos con los de los otros, expresando los recursos que ofrece la localidad en personal obrero.

5.ª Qué número de caballos de vapor construye anualmente para el Estado, y cuantos para los particulares; y aparte de las máquinas completas, cuantos juegos de calderas, con expresion de su peso, hace para el uno y para los otros, manifestando las reparaciones que practica, sea en las máquinas y calderas, sea en los cascos, y expresando, si es posible, la relacion que guarda el importe de las obras nuevas con el de las reparaciones.

6.ª Cual es el precio medio del caballo de vapor de 75 kilográmetros en las máquinas marinas completas, cualquiera que sea su fuerza; cual el de los 100 kilógramos ú otra unidad cualquiera en

Digitized by Google

piezas sueltas para las máquinas y calderas, y para las reparaciones de unas y otras, y cual el de las reparaciones del casco en el concepto de ser de hierro.

7.ª Qué relacion existe entre el importe de las obras que exclusivamente ejecuta para los buques, ya sea de obra nueva, ya de reparaciones, y el de las demas obras que ejecuta para los diferentes ramos de la industria en general.

8.ª A qué causas atribuye el escaso desarrollo que ha logrado en España la fabricacion de máquinas de vapor aplicadas á la navegacion, y qué medios juzga que podrian emplearse para fomentarla hasta conseguir que sus productos puedan competir en bondad y precio con los similares extranjeros.

9.ª Si cuenta su establecimiento con recursos suficientes en herramientas y personal para la construccion de buques de hierro, tanto por lo que respecta al casco y arboladura, como al montaje de sus máquinas á bordo; y en caso negativo si puede al ménos hacer la reparacion de los cascos, bien sea que las obras y averías se encuentren debajo, ó bien se encuentren encima de la línea de flotacion.

10. En caso de construir buques de hierro, manifestará cual es el valor por tonelada de arqueo del buque rematado y listo para navegar; y de dicho valor qué parte corresponde al casco, cual al armamento y cual á las máquinas, expresando en cada uno de los casos qué relacion guarda el coste de los materiales con el de la mano de obra y demas gastos.

Para contestar á esta pregunta se tendrá presente que el casco comprende el vaso con su timon, repartimientos interiores completos y herraje de firme para el aparejo; que el armamento abraza la arboladura, velámen, aparejo, embarcaciones menores, anclas, cadenas y demas pertrechos necesarios para navegar; y que en el valor de las máquinas entra el de las máquinas propiamente dichas, el propulsor, las calderas, los accesorios y útiles para el servicio de unas y otras, las carboneras y todas las piezas colocadas de firme en el casco por debajo de la flotacion para servicio de las mismas, y por último, el montaje general á bordo.

11. Qué entorpecimientos encuentra para plantearse en España la industria de la construccion de buques de hierro, y qué medios juzga los más á propósito para facilitar su desenvolvimiento.

III.

Á los dueños de varaderos ó diques que no posean talleres de reparacion afectos á los mismos.

Pregunta 1.ª Qué número de varaderos ó diques posee; cual es el capital que representan; cual es el tonelaje y calado máximo de los buques que admiten, y cual la tarifa de precios que tiene establecida para su uso.

2.ª Qué número de buques recibe anualmente, expresando su tonelaje, y distinguiendo si son de vela ó de vapor, nacionales ó extranjeros, con casco de hierro ó casco de madera; cual es la importancia de las reparaciones que hace, y cuántos buques acuden con el fin solo de limpiar y pintar sus fondos.

3.ª Qué causas se oponen al establecimiento en España de diques y varaderos, cualquiera que sea su sistema, y qué medios podria adoptar la Administracion pública para facilitar su construccion y generalizar su uso.

IV.

Á los armadores ó navieros.

Pregunta 1.ª Cual es en el comercio de Europa, y en viaje redondo el precio corriente de los fletes en bandera española, y cual en bandera extranjera, bien se haya dirigido el buque á puerto donde se pague derecho diferencial, bien á puerto donde no se pague.

Digitized by Google

2.ª Qué relacion guarda generalmente el número de tripulantes de nuestros buques con el de los buques extranjeros de igual porte y aparejo en viajes análogos de Europa.

3.ª Si encuentra con facilidad el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de sus buques, tanto por lo que respecta al personal marinero, como al de los fogoneros y maquinistas.

4.ª Cuales son los gastos que por tonelada pueden calcularse por razon de sueldo y rancho de las tripulaciones en los buques españoles, tanto de vela como de vapor, y cuales son los que por idénticos conceptos pueden calcularse en los buques extranjeros.

5.ª Qué facilidades podrian darse á su industria relativamente á las carenas y reparaciones de los buques, tanto en los cascos como en las máquinas, y así en el reino como en sus viajes al extranjero, expresando hasta qué punto cree que satisface las necesidades de la marina mercante el uso de sus careneros que la marina de guerra les facilita cuando ella no los tiene ocupados.

6.ª Cuales son las trabas que en su concepto impiden el desarrollo de la marina mercante española en el comercio de Europa, y cuales las ventajas positivas, expresadas en números si posible fuera, que á la misma resultarian de su supresion.

7.ª Influencia que en el desarrollo de la marina mercante española han ejercido: primero, la prohibicion de introducir en nuestro país buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos (400 toneladas comunes): segundo, el tipo de los derechos arancelarios impuestos á los buques de mayor cabida: tercero, la prohibicion de carenar en el extranjero; y cuarto, la prima concedida á los constructores navales españoles.

8.ª En el caso de suprimirse el derecho diferencial de bandera, qué ventajas ó qué perjuicios podrán experimentar los navieros que se dedican á determinadas navegaciones; y si algunas de éstas sufrieran perjuicios, qué medios podria emplear la Administracion pública para evitarlos.

V.

Á los comerciantes.

Pregunta 1.ª Cuales son los precios de los diversos fletes en bandera nacional para el trasporte de los productos de Europa, tanto en buque de vela como de vapor, atendidos el porte de las embarcaciones, los puertos que frecuentan y el peso y volúmen de las mercancías, y cuales son los respectivos en los buques análogos extranjeros.

2.ª Además de la carestía de los fletes, qué otros gastos contribuyen á recargar el trasporte de las mercancías, y cual es la importancia de dichos recargos, con distincion siempre de si el buque es de vela ó de vapor, si lleva bandera nacional ó bandera extranjera.

3.ª Si cuenta la marina mercante española con los buques necesarios en número y capacidad, y si éstos son apropiados para trasportar los diversos productos de Europa con que el comercio nacional trafica.

4.ª Qué mercancías conducidas en bandera nacional salen más recargadas, y cual es la importancia de su comercio, expresada en toneladas métricas.

5.ª Supuesta la supresion del derecho diferencial de bandera en el comercio de Europa y para los productos de esta parte del mundo, cuales serian los resultados para el comercio y consumo nacional.

Madrid 9 de Enero de 1866.—Por acuerdo de la Comision, el Vocal Secretario, Lope Gisbert.


Digitized by Google

INTERROGATORIOS

RELATIVOS Á LOS HIERROS FUNDIDOS Y EN BARRAS.

I.

Á los que explotan minas de hierro.

Pregunta 1.ª Qué pertenencias tiene la mina, cual es la extension concedida y cual la explotada.

2.ª Qué capital representan las máquinas, herramientas, talleres y demas material afecto á la explotacion, cuales son los gastos de direccion, administracion y conservacion.

3.ª Qué número de jornales de hombres, caballerías y carros satisface en año comun, y cual es el precio medio de los de cada clase.

4.ª Qué número de quintales métricos de mineral han sido arrancados por dia y año comun.

5.ª Cual es la naturaleza de los minerales, atendida su análisis.

6.ª Cual es el precio por clase del quintal métrico en la boca-mina.

7.ª Cuales son los puntos de consumo y á qué distancia se hallan de los criaderos; qué cantidad se consume en el país, cuánta en el extranjero, y en qué puerto ó puertos acostumbran hacer el embarque.

8.ª Qué medios de trasporte existen y cual es la naturaleza y longitud de las vias de comunicacion que se utilizan; cuánto se trasporta por mar y cuánto por tierra.

9.ª Cual es el coste del trasporte por quintal métrico y kilómetro desde la boca-mina al mercado nacional ó al punto de embarque.

10. Qué medios podrian emplearse para el mayor desarrollo de la explotacion de minerales de hierro.

11. Qué otras circunstancias que no estén comprendidas en este interrogatorio deben tenerse en cuenta para la solucion económica de este asunto.

II.

Á los propietarios de altos hornos, á los que tienen talleres para el moldeo y fundicion, y á los que además se ocupan en convertir el lingote de primera fusion en hierro estirado ó laminado en barras.

Pregunta 1.ª Qué número de altos hornos tiene la fábrica; cual es la fuerza y clase de las máquinas de soplar, el número y clase de las herramientas, aparatos y enseres en general de que dispone para la fabricacion. Qué valor representa el establecimiento en todos conceptos, y cuales son los gastos generales de conservacion, administracion y direccion.

2.ª Cual es la clase, procedencia, cantidad y precio á pié de fábrica de los minerales, fundentes y combustibles que emplea en la fabricacion, debiendo indicar si todos ó solo alguno de los materiales expresados son preparados en el establecimiento, y si proceden de minas pertenecientes al mismo y explotadas por él.

3.ª Qué clase y cantidad de hierro puede producir cada alto horno en dia y año comun; cuales las que obtiene en las mismas épocas, y si en su produccion emplea el aire caliente ó el frio.

4.ª Cual es el precio á pié de fábrica de una cantidad dada de hierro de primera fusion; expresando separadamente el que corresponde á cada uno de los materiales que concurren á su formacion, el perteneciente á la mano de obra y el que se carga en concepto de gastos generales y diversos.

Digitized by Google

5.ª Qué usos tiene comunmente el hierro que obtiene de los altos hornos; qué partes, respecto á la produccion total, emplea en objetos de segunda fusion y convierte en hierro maleable ó dulce.

6.ª En el supuesto de emplear una parte en la fundicion de objetos para la industria en general, qué número de cubilotes ú hornos de reverbero destina á este fin; cual es y cual puede ser su produccion, y qué importancia tiene el taller de moldeo y fundicion.

7.ª Qué clases, procedencias y cantidades de hierros, fundentes y combustibles emplea para obtener en el cubilote ú horno de reverbero una cantidad determinada de hierro de segunda fusion.

8.ª Cual es la procedencia y precio á pié de fábrica de los ladrillos refractarios, tierras y arenas para el moldeo y fundicion.

9.ª Qué clase de objetos puede fundir, y cual es la de los que comunmente funde; cual el precio de estos objetos á pié de fábrica y por unidad de peso, expresándose con separacion el que corresponde á cada uno de los hierros que entran en la mezcla, el del combustible, fundente, tierras y arenas para el moldeo, mano de obra y gastos generales y diversos.

10. En caso de convertir una parte del hierro que producen los altos hornos en hierros, en barras, qué procedimientos emplea para la conversion en hierro dulce ó maleable primero, y despues para la fabricacion de las barras, expresando el número de hornos de afino, de bola ó *pudlers* y de recalentar; el número y clase de martillos ó aparatos que les sustituyan, el de trenes de cilindros ó laminadores y demas enseres necesarios para la fabricacion.

11. Qué cantidad de hierro dulce ó maleable producen los hornos en dia y año comun; cual la que puedan estirar ó laminar en barras, y qué precio á pié de fábrica resulta para el hierro maleable en bruto, y para el mismo hierro laminado, recortado y listo para entregar al comercio. Deberá tenerse presente para fijar otros precios, que en el del hierro maleable en bruto entran los del lingote de primera fusion, carbon, mano de obra y gastos generales y diversos; y para el del hierro laminado en barras se agregará al que resulte para el maleable en bruto el del carbon, el de la mano de obra y los gastos generales y diversos de la terminacion.

12. Cual es la clase y dimensiones de las barras de hierro que comunmente estira ó lamina, las dimensiones máximas que pueden tener, y si dispone del material y personal necesario para la fabricacion de barras de las diferentes clases que emplea la industria, y para la de chapas; y más principalmente para las planchas usadas en la construccion de las calderas de vapor y de las embarcaciones de hierro.

13. Qué número y clase de personal obrero emplea en el establecimiento, con expresion del jornal medio de cada clase, indicando además los que trabajan á jornal y á destajo.

14. Cual es el valor de las primeras materias y el de los efectos elaborados que necesiten tener acopiados á pié de fábrica para que no se entorpezca la marcha del establecimiento.

15. Si cuenta el establecimiento con recursos propios, ó si existen en la localidad para reparar las averías ó desperfectos que ocurran en las máquinas y aparatos en general que emplea en la fabricacion, y si preciso fuere, para la construccion de los mismos.

16. Qué recursos y facilidades ofrece la localidad para trasportar las primeras materias á pié de fábrica y los productos elaborados en el establecimiento al puerto de embarque más inmediato á la fábrica y al punto que se considere como su mercado natural; qué distancias tienen que recorrer en uno y en otro caso, y cuánto es el recargo que sufre su precio por causa del trasporte.

17. Qué causas se oponen al desarrollo de esta clase de establecimientos y qué medios podrian adoptarse, no solo para aumentar sus productos, sino tambien para que éstos pudieran competir en calidades y precios con los similares extranjeros.

18. Qué otras circunstancias que no estén comprendidas en este interrogatorio deben tenerse en cuenta para la solucion económica de este asunto.

Digitized by Google

III.

Á los que obtienen directamente el hierro dulce ó maleable en forjas á la catalana y lo estiran ó laminan en barras, sea en su establecimiento, sea fuera.

Pregunta 1.ª Qué número de forjas á la catalana tiene su fábrica, cual es el número y clase de las herramientas, aparatos y enseres en general de que dispone para la fabricacion; qué valor representa el establecimiento en todos conceptos, y cuales son los gastos generales de conservacion, administracion y direccion.

2.ª Cual es la clase, procedencia, cantidad y precio al pié de su fábrica de los minerales, fundentes y combustibles que emplea, debiendo indicar si todos ó algunos de los materiales expresados son preparados en el establecimiento, y si proceden de minas pertenecientes al mismo y explotadas por él.

3.ª Qué cantidad de hierro dulce puede producir cada forja en dia y año comun, y cuánta es la que efectivamente produce en el total de su fabricacion.

4.ª Cual es el precio á pié de fábrica de una cantidad dada del hierro que produce, expresando separadamente qué parte de ese precio corresponde á cada uno de los materiales empleados en la fabricacion, cual á la mano de obra y cual á los gastos generales diversos.

5.ª De qué medios dispone para trabajar primero y despues para estirar ó laminar en barras el hierro maleable que obtiene en bruto, cuánto puede trabajar y estirar en dia y año comun, y cuánto es lo que realmente trabaja y estira.

6.ª Cuánto le cuesta el estirar ó laminar en barras una cantidad de hierro, bien sea que lo trabaje en su establecimiento, ó bien que acuda á otros; y en uno y otro caso cual es el precio á pié de fábrica de una cantidad dada de hierro en barras, en la forma que acostumbra á entregarlo al comercio.

7.ª Cual es la clase y dimensiones del hierro en bruto que obtiene y de las barras que estira ó lamina, y cuales las mayores que podria obtener con los recursos de que dispone.

8.ª Qué aplicaciones tiene comunmente el hierro que produce; cuántos y cuales son los centros de consumo en donde lo expende.

9.ª Qué número y clase de obreros emplea en su establecimiento, expresando el jornal medio de cada clase, y designando separadamente los que trabajan á jornal y á destajo.

10. Cual es el valor de las primeras materias y el de los efectos elaborados que necesita tener acopiados á pié de fábrica para que marche sin interrupcion su establecimiento.

11. Si cuenta con recursos propios ó si los hay en la localidad para reparar las averías ó desperfectos que ocurran en las máquinas y aparatos que emplea en la fabricacion, y si preciso fuera, para la construccion de los mismos.

12. Qué recursos y facilidades ofrece la localidad para trasportar las primeras materias á pié de fábrica, y los productos elaborados en el establecimiento al puerto más inmediato de embarque y al punto que se considere como su mercado natural; qué distancias tienen que recorrer unas y otros, y cuánto es el recargo que sufre su precio por causa del trasporte.

13. Qué causas se oponen al desarrollo de esta clase de establecimientos, y qué medios podrian adoptarse para aumentar sus productos y para que pudieran competir en calidad y precio con los similares extranjeros.

14. Qué otras circunstancias que no estén tomadas en cuenta en este interrogatorio deben tenerse presentes para la resolucion económica de este asunto.

Digitized by Google

IV.

Á los que para sus industrias se sirven del hierro fundido y del maleable ó dulce estirado en barras.

Pregunta 1.ª Qué clases de hierro emplea; qué cantidades de cada clase consume anualmente; de dónde se surte, y á qué precio le resulta el quintal métrico de cada clase al pié de su fábrica.

2.ª Qué causas, nacidas ya de la cantidad de produccion, ya de la calidad del hierro, ya de su precio, influyen en la preferencia que da al hierro que emplea, bien sea nacional, bien sea extranjero.

3.ª Qué influencia ejerce en su industria el actual derecho arancelario impuesto á las clases de hierro que emplea, y cuales serian los efectos del aumento, disminucion ó supresion de aquel derecho.

4.ª Qué influencia ejerce en el desarrollo de su industria el actual derecho arancelario impuesto á los objetos extranjeros similares á los de su fabricacion, y cuales serian los efectos que podria producir el aumento, disminucion ó supresion del mismo derecho.

5.ª Qué medios podrian ponerse en práctica por la Administracion pública para favorecer el desarrollo de su industria y abaratar los precios de sus productos.

V.

Á los que trafican en hierro maleable ó dulce estirado en barras y en hierro fundido.

Pregunta 1.ª Cual es la clase, cantidad, procedencia y precio, por quintal métrico, de los hierros que expende en año comun.

2.ª Qué causas, nacidas ya de la cantidad de produccion, ya de la calidad, ya del precio, influyen en la preferencia que da para su surtido al hierro nacional ó al extranjero.

3.ª Qué influencia ejerce en su comercio el derecho arancelario que hoy grava al hierro fundido y en barras, y cual la que ejerceria el aumento, disminucion ó supresion del mismo derecho.

4.ª Qué medios podria poner en práctica la Administracion pública para facilitar el comercio de este ramo.

Madrid 11 de Enero de 1866.=El Vocal Secretario, Lope Gisbert.

INTERROGATORIOS

RELATIVOS AL CARBON DE PIEDRA Y AL COKE.

I.

Á los productores de carbon mineral.

Pregunta 1.ª Cual es el número, situacion y cabida superficial en metros cuadrados de las pertenencias mineras que actualmente explota y de las concesiones que, despues de obtenidas, ha dejado caducar, expresando las causas que le han inducido á consentir el abandono y la caducidad.



2.ª Qué capital representan las obras ejecutadas, las herramientas, aparatos, almacenes, y en suma todo el material que ocupa en la explotacion.

3.ª Cual es el número de jornales de cada clase de los que emplea en sus minas; qué abona en año comun; cual es el jornal medio de cada clase; qué impulso podria dar á la explotacion, y cuales son las causas que le impiden dárselo.

4.ª Qué medios emplea para ejecutar los trabajos de la explotacion; qué cantidad de combustible extrae en año comun; cual es su calidad; cual la proporcion entre el grueso y el menudo, y cual el destino que se da á cada clase.

5.ª Cual es el coste de la tonelada métrica en la boca-mina, y cual el precio de venta de cada clase en el mismo punto.

6.ª Cuales son los mercados nacionales ó extranjeros donde se vende el carbon que saca de sus minas; á qué puertos le trasporta para embarcarle; cual es el número de toneladas métricas que vende en la boca-mina y en cada uno de los mercados.

7.ª Cual es el gasto de trasporte, total y por kilómetro, de la tonelada métrica, desde la boca-mina á cada mercado nacional ó á cada puerto donde embarca para el reino ó para el extranjero; en estos dos últimos casos manifestará cual es el flete y cuánto el gasto total que resulta.

8.ª Qué medios tiene hoy para el trasporte; cuales existen en vias de ejecucion que pueda utilizar dentro de poco, y cuales convendria establecer, expresando en números, si posible fuera, la influencia que sobre el coste actual de trasporte ejerceria el medio más ventajoso próximo á realizarse, ó el establecimiento del que se indique como conveniente.

9.ª Cual es el precio de venta de su carbon en cada uno de los mercados dónde le lleva, y cual es el precio del carbon extranjero que le hace competencia, señalando en este último precio la parte que corresponde al derecho de arancel impuesto á su introduccion.

10. Á qué causas es debida la competencia que el carbon extranjero hace al nacional; cual es la importancia de cada causa, señalando, si posible fuera en números, su influencia en el precio, y buscando su relacion en el derecho arancelario impuesto á dicho artículo; cuales son los efectos que produciria en su industria el aumento, la disminucion ó la supresion de aquel derecho.

11. Qué medios directos ó indirectos podria adoptar la Administracion pública bajo cualquier punto de vista para facilitar la industria minera del carbon, y qué influencia tendria en su desarrollo cada uno de los medios que se propongan.

II.

Á los fabricantes de coke.

Pregunta 1.ª Cual es la localidad en que tiene establecida la fabricacion del coke, manifestando si esta fabricacion es el objeto principal del establecimiento, ó si se hace en él como cosa accesoria.

2.ª Qué capital representan los hornos, las herramientas, y en general todo el material que emplea en la fabricacion.

3.ª Cual es el número de jornales que gasta en año comun; cual es el precio del jornal medio; qué impulso podria dar á la fabricacion, y qué causas se lo impiden.

4.ª Qué procedimiento emplea para la fabricacion; qué cantidad de coke produce en año comun; á qué uso se aplica generalmente, y en qué proporcion para cada uno de ellos.

5.ª Cual es el coste de la tonelada métrica al pié de fábrica, y cual el precio de venta de la misma unidad en el mismo punto.

6.ª Cuales son los mercados nacionales ó extranjeros donde se vende el coke que fabrica; á qué puertos le trasporta para embarcarle, y cual es el número de toneladas métricas que vende, tanto en su fábrica como en cada uno de los mercados.

Digitized by Google

7.ª Cual es el gasto de trasporte total y por kilómetro de la tonelada métrica desde la fábrica á cada mercado nacional ó á cada puerto donde embarca para el reino ó para el extranjero: en estos dos últimos casos expresará cual es el flete y cuánto el gasto total que resulta.

8.ª Qué medios tiene hoy para el trasporte; cuales existen en vias de ejecucion que pueda utilizar dentro de poco, y cuales convendria establecer, expresando en número, si posible fuera, la influencia que sobre el coste actual de trasporte ejerceria el medio más ventajoso próximo á realizarse, ó el establecimiento del que se indique como conveniente.

9.ª Cual es el precio en venta de su coke en cada uno de los mercados, y cual es el precio del coke extranjero que le hace competencia, señalando la parte de este último precio que proviene del derecho de arancel impuesto á su introduccion.

10. Á qué causas es debida la competencia que el coke extranjero hace al nacional; cual es la importancia de cada causa, señalando en números, si posible fuera, su influencia en el precio, y buscando su relacion con el derecho arancelario hoy impuesto sobre este artículo, qué efectos produciria en su industria el aumento, la disminucion ó supresion de aquel derecho.

11. Qué medios directos ó indirectos podria adoptar la Administracion pública bajo cualquier punto de vista para facilitar la industria del coke, y qué influencia tendria en su desarrollo cada uno de los medios que se proponga.

III.

Á los consumidores de carbon mineral y de coke.

Pregunta 1.ª Cual es la procedencia del carbon mineral ó de coke que consume, indicando qué cantidad consume del reino, y qué cantidad del extranjero.

2.ª Cual es el precio del carbon ó del coke nacional en el punto de produccion ó en el mercado en que se surte y en la localidad en que lo gasta.

3.ª Cual es el precio del carbon ó del coke extranjero en el punto de produccion ó en el mercado en que lo adquiere y en la localidad en que lo gasta, indicando en este último precio la parte que proviene del derecho arancelario pagado á la introduccion.

4.ª Cuales son las causas nacidas, ya del precio, ya de la calidad, ya de la cantidad de produccion que le deciden á preferir el carbon ó coke del reino ó del extranjero; cual es la forma en que influye cada causa, y qué cantidad la representaria en el precio si no la tuviera en cuenta.

5.ª Cual es la influencia del precio del carbon ó del coke en el de los productos que elabora.

6.ª Cual sería en virtud de esa influencia la que ejerceria en el precio de los mismos productos y consecuentemente en su consumo el aumento, disminucion ó supresion del derecho arancelario impuesto al carbon extranjero, ó del impuesto al coke de la misma procedencia, ó del uno y el otro al mismo tiempo.

7.ª Qué medios directos ó indirectos podria adoptar la Administracion pública bajo cualquier punto de vista para abaratar el carbon de piedra y el coke, y qué influencia tendrá en los precios del uno y del otro cada medio que se proponga.

Madrid 18 de Enero de 1866.=El Vocal Secretario, Lope Gisbert.

Digitized by Google

INTERROGATORIOS

RELATIVOS Á LAS MANUFACTURAS DE ALGODON Y SUS MEZCLAS.

I.

Á los fabricantes de hilados de algodon.

PREGUNTA 1.ª Qué clase de motor emplea, es decir, si de fuerza animal, ó hidráulica ó de vapor; cuánta es la fuerza, expresada en caballos de 75 kilográmetros que el motor puede producir; cuánto carbon consume, y cual es el valor de este combustible puesto en fábrica, detallando su precio en el país productor, los fletes, comisiones, derechos de arancel y demas gastos.

2.ª Qué número de máquinas hilanderas tiene en su fábrica, expresando el número de los husos y el de las máquinas preparatorias. Qué capital representan el edificio, el motor y toda la maquinaria: si el edificio fuese alquilado con ó sin fuerza motriz, se expresará esta circunstancia, manifestando el alquiler que se paga.

3.ª Cual es la cantidad de algodon en rama que emplea en año comun; cual es su valor al pié de su fábrica, detallando el precio de compra en el país productor ó en los depósitos de Europa, los fletes, comisiones y demas gastos.

4.ª Cuánto es el valor de los materiales que necesita tener acopiados para la marcha regular de su establecimiento, manifestando si los encuentra en el país ó si tiene que acudir por ellos al extranjero.

5.ª Qué número de operarios emplea, con distincion de varones ó hembras, niños ó adultos, y con expresion del jornal de cada clase, segun su sexo y ocupacion. Si emplea algunos operarios extranjeros lo manifestará, exponiendo la causa por que recurre á ellos.

6.ª Cuánta es la cantidad de hilados que produce en año comun, expresando separadamente los de cada numeracion. Cual sería la mayor cantidad que podria producir, atendidos los medios con que cuenta en su establecimiento.

7.ª Á cuánto asciende el gasto total de fabricacion de cada una de las clases ó números de hilados, expresando además separadamente qué parte de aquel gasto corresponde al combustible, á los jornales, á los gastos de administracion y á cada uno de todos los demas.

8.ª Qué proporcion guarda el gasto especial de hilar con el valor ó precio en fábrica del algodon hilado.

9.ª En el caso de producir algodones torcidos, cual es el coste especial de las operaciones de torcer.

10. Qué medios podria, en su opinion, emplear la Administracion pública para favorecer el desarrollo de su industria en el país y para que pueda sostener la concurrencia de la misma en el extranjero, exponiendo cuanto acerca de este punto le parezca digno de tomarse en cuenta.

II.

Á los fabricantes de tejidos de algodon lisos, cruzados y de punto.

PREGUNTA 1.ª Qué clase de motor emplea, es decir, si de fuerza animal, ó hidráulica ó de vapor; cuánta es la fuerza, expresada en caballos de 75 kilográmetros que el motor puede producir; cuanto carbon consume, y cual es el valor de este combustible puesto en fábrica, detallando su precio en el país productor, los fletes, comisiones, derechos de arancel y demas gastos.

Digitized by Google

2.ª Qué número de telares tiene en su fábrica; qué capital representa el edificio, el motor y todo el material completo destinado á tejer; si el edificio, con ó sin motor fuese alquilado, se expresará esta circunstancia y el precio del alquiler.

3.ª Cuánto es el valor de los materiales que necesita tener acopiados para la marcha regular de su establecimiento, manifestando si los encuentra en el país ó si tiene que acudir por ellos al extranjero.

4.ª Qué número de operarios emplea, con distincion de varones ó hembras, niños ó adultos, y con expresion del jornal de cada clase, segun su sexo y ocupacion. Si emplea algunos operarios extranjeros lo manifestará, exponiendo la causa por que recurre á ellos.

5.ª Qué clase de tejidos produce, fijando en metros y en kilógramos la cantidad de cada clase y el total de su produccion en año comun.

6.ª Cual es la cantidad diaria de cada clase de tejidos en metros y en kilógramos que puede producir un telar en las horas acostumbradas de trabajo.

7.ª Á cuánto asciende el coste del producto diario de un telar. Cuánto cuesta tejer un kilógramo de cada clase de tejidos, y qué parte de ese gasto total corresponde á los especiales de salarios, combustibles, gomas y demas.

8.ª Cual es el coste de las operaciones que se hacen con la tela despues de tejida hasta presentarla empaquetada en venta, expresando la parte que corresponde á los jornales, al combustible y á cada uno de los otros gastos.

9.ª Á cuánto ascienden en junto los gastos de fabricacion, incluyendo el de la contribucion industrial, y cuánto importa separadamente cada uno de dichos gastos.

10. En qué proporcion está el valor de cada una de las clases de tejidos que fabrica con el de los hilados que entran respectivamente en su fabricacion.

11. Cual es la relacion que en cada clase de tejidos guarda el número de hilos comprendidos en el cuadrado del cuarto de pulgada española, con la numeracion respectiva de los mismos.

12. Qué medios podria, segun su opinion, emplear la Administracion pública para favorecer el desarrollo de su industria en el país, y para que pueda sostener la concurrencia de la misma en el extranjero, manifestando acerca de este punto cuanto le parezca digno de tomarse en cuenta.

III.

Á los que ejercen la industria de blanquear, teñir y estampar tejidos de algodon.

Pregunta 1.ª Qué clase de motor emplea, es decir, si de fuerza animal, ó hidráulica ó de vapor; cuánta es la fuerza, expresada en caballos de 75 kilográmetros que el motor puede producir; cuánto carbon consume, y cual es el valor de este combustible puesto en fábrica, detallando su precio en el país productor, los fletes, comisiones, derechos de arancel y demas gastos.

2.ª Qué capital representan el edificio y el material de la fábrica.

3.ª Cuales son las primeras materias que emplea, en qué cantidad las gasta y á cómo le cuestan al pié de su fábrica.

4.ª Cuánto es el valor de los materiales que necesita tener acopiados para la marcha regular de su establecimiento, manifestando si los encuentra en el país ó si tiene que acudir por ellos al extranjero.

5.ª Qué número de operarios emplea, con distincion de varones ó hembras, niños ó adultos, y con expresion del jornal diario de cada clase, segun su sexo ú ocupacion. Si emplea algunos operarios extranjeros lo manifestará, exponiendo la causa por que recurre á ellos.

6.ª Qué cantidad, en metros y en kilógramos, y qué clases de tejidos blanquea, tiñe ó estampa, y cual sería la cantidad mayor que podria blanquear, teñir ó estampar, atendidos los recursos de su fábrica.

7.ª Cual es el coste de cada una de las operaciones de blanquear, teñir ó estampar cada tejido, y

Digitized by Google

qué parte de ese coste representan el combustible, las primeras materias, los salarios, los gastos generales de administracion y la contribucion industrial.

8.ª Qué proporcion guarda el valor de cada clase de tejidos en crudo con el que tiene despues de blanqueado, teñido ó estampado.

9.ª Qué medios podria, segun su opinion, emplear la Administracion pública para favorecer el desarrollo de su industria en el país, y para que pueda sostener la concurrencia de la misma en el extranjero, exponiendo razonadamente acerca de este punto cuanto le parezca digno de tomarse en cuenta.

IV.

Á los fabricantes de tejidos con mezcla de algodon.

Pregunta 1.ª Qué capital representan el edificio y el material de la fábrica; qué clase de motor emplea; cuántos telares tiene, y cual es, expresada en kilógramos, la produccion de la fábrica en un año comun.

2.ª Qué clases de tejidos fabrica en su establecimiento, expresando la cantidad en metros y en kilógramos que produce, y la mayor que podria producir atendidos los recursos con que cuenta.

3.ª Qué primeras materias emplea, y cual es su coste, detallando en las importadas del extranjero su precio en el país productor ó en los puntos de depósito, los fletes, gastos de comision, derechos de aduanas y demas.

4.ª Cuánto es el valor de los materiales que necesita tener acopiados para la marcha regular de su establecimiento, manifestando si los encuentra en el país ó si tiene que acudir por ellos al extranjero.

5.ª Qué número de operarios emplea, con distincion de varones ó hembras, niños ó adultos, y con expresion del jornal de cada clase, segun su sexo y ocupacion. Si emplea algunos operarios extranjeros, lo manifestará, exponiendo la causa por que recurre á ellos.

6.ª Cual es la cantidad diaria de cada clase de tejidos en metros y en kilógramos que produce un telar en las horas acostumbradas de trabajo. A cuánto asciende el coste de su producto diario, y por lo tanto á cómo cuesta el tejer un kilógramo de cada clase de tejidos, expresando la parte que corresponda á la materia primera, á los salarios, combustibles y á cada uno de los demas gastos.

7.ª Cual es el coste de las operaciones que se hacen con la tela despues de tejida hasta presentarla empaquetada en venta, expresando la parte que corresponda á los jornales, al combustible y á cada uno de los otros gastos.

8.ª En qué proporcion por término medio entra el algodon en cada una de las clases de tejidos que fabrica.

9.ª En qué proporcion está el valor de cada clase de tejido que fabrica con el de los hilados que le componen.

10. Qué medios podria, segun su opinion, emplear la Administracion pública para favorecer el desarrollo de su industria en el país, y para que pueda sostener la concurrencia de la misma en el extranjero, manifestando acerca de este punto cuanto le parezca digno de tomarse en cuenta.

V.

Á los comerciantes en algodones.

Pregunta 1.ª Qué mercados y fábricas nacionales ó extranjeras son las que principalmente proporcionan al consumo de la Península los algodones en rama, los hilados y los tejidos de algodon puro, y los de otras materias con mezcla de algodon.

Digitized by Google

2.ª Cuales son los precios en año comun del algodon en rama, de los hilados y de los tejidos de mayor consumo en los mercados y fábricas de España.

3.ª A cuánto ascienden todos los gastos, especificando además en detalle cada uno de éstos para cada 100 kilógramos de algodon en rama, y para cada kilógramo de hilados y tejidos desde su compra en fábrica hasta su venta en los principales mercados del reino para el consumo.

4.ª Cual es en el extranjero el precio de los hilados y tejidos que allí se consumen y que son de fabricacion igual ó análoga á los que aquí se producen. Qué clases de hilados y tejidos se producen en nuestro país en cantidad bastante á satisfacer las necesidades del consumo, y cuales las que no se producen en cantidad suficiente.

5.ª Qué proporcion guarda aproximadamente la produccion nacional con la demanda de los hilados y tejidos de mayor consumo.

6.ª Qué número de hilos cuentan los tejidos comunes de algodon fabricados en el país, así blancos como teñidos y estampados, que en mayor cantidad demanda el consumo. Cual es el número máximo de hilos que entra en los tejidos análogos de fabricacion extranjera.

7.ª Qué proporcion guardan entre sí, por término medio, en los tejidos con mezcla el algodon y la otra materia de que aquellos se componen.

8.ª Qué clasificacion le parece más á propósito para tarifar con la mayor exactitud y equidad posibles los tejidos con mezcla de algodon.

9.ª Qué facilidad encuentra el comerciante en las fábricas nacionales para satisfacer los pedidos que exigen sus operaciones mercantiles.

10. Qué otros extremos no comprendidos en este interrogatorio juzga que deben tenerse presentes para tomar en esta materia acertadas y útiles resoluciones.

Madrid 26 de Enero de 1866.=El Vocal Secretario, Lope Gisbert.

Ministerio de Hacienda.=Circular.=Insertos ya en la *Gaceta de Madrid*, correspondiente á los dias 10, 11, 13, 20 y 28 del actual los interrogatorios redactados por la Comision de reforma arancelaria en cumplimiento de los Reales decretos de 10 de Noviembre y 22 de Diciembre último, la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer que dichos interrogatorios se publiquen á la mayor brevedad en el *Boletin oficial* de esa provincia, remitiendo V. S. á este Ministerio un ejemplar del número en que tenga efecto.

De Real órden, comunicada por el Sr. Ministro de Hacienda, lo digo á V. S. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 29 de Enero de 1866.=El Subsecretario, Rafael Cabezas.=Sr. Gobernador civil de la provincia de.....

Ministerio de Hacienda.=Comision especial arancelaria.=Terminados los plazos que para las contestaciones por escrito á los interrogatorios publicados en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias se fijaron en el anuncio de 9 de Enero último, esta Comision ha señalado el dia 3 del próximo mes de Mayo para dar principio á la informacion oral que segun el mismo anuncio debe hacerse despues de la escrita sobre los objetos sometidos á su estudio.

Al efecto ha tomado los siguientes acuerdos:

1.° La informacion relativa á la *supresion del derecho diferencial de bandera* se verificará en los dias 3, 4 y 5 del citado mes de Mayo; la relativa al *carbon de piedra y al coke* en los dias 7, 8 y 9; la relativa á los *hierros fundidos y en barras* en los dias 10, 11 y 12, y la relativa á las *manufacturas de algodon y sus mezclas* en los dias 14, 15 y 16.

Digitized by Google

2.° Todo el que desee acudir á ilustrar á la Comision por medio de explicaciones verbales en esta informacion tendrá la bondad de dirigirse por escrito al abajo firmado Vocal Secretario, el cual le contestará, designándole el dia en que le toca su turno.

3.° La informacion oral se hará contestando á las mismas preguntas que han servido para la escrita; pero los informantes podrán entrar en cuantos detalles gusten, y los Vocales de la Comision podrán pedir explicaciones que sirvan para esclarecer las dudas ó llenar los vacíos que hayan dejado las contestaciones por escrito.

4.° Las sesiones de la Comision en que se verifique la informacion oral serán públicas, y se celebrarán en el local designado al efecto en el edificio del Ministerio de Hacienda.

Cuyos acuerdos se publican, cumpliendo con lo dispuesto por la Comision, para que lleguen á noticia de todos.

Madrid 9 de Abril de 1866.=El Vocal Secretario, Lope Gisbert.

Ministerio de Hacienda.=Real órden.=La Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer que haga V. S. insertar en dos ejemplares consecutivos del *Boletin oficial* de esa provincia el anuncio publicado en la *Gaceta* de 11 del corriente por la Comision especial arancelaria, fijando los dias en que ha de tener lugar la informacion oral sobre la supresion del derecho diferencial de bandera, sobre el carbon de piedra y el coke, los hierros fundidos y en barras, y las manufacturas de algodon y sus mezclas.

De Real órden, comunicada por el Sr. Ministro de Hacienda, lo digo á V. S. para su cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 17 de Abril de 1866.=El Subsecretario, Rafael Cabezas.=Sr. Gobernador de la provincia de.....

Digitized by Google

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

INFORMACION ESCRITA.

RESPUESTAS DE LOS CONSTRUCTORES DE EMBARCACIONES DE MADERA.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESPUESTAS

DEL ESTABLECIMIENTO DE CONSTRUCCION NAVAL LLAMADO DEL «REVERBERO» SITO EN LA VILLA DE LA GRAÑA, RIA DE FERROL.

A LA PREGUNTA 1.ª Cuenta el establecimiento con tres gradas de construccion y dos varaderos de mareas; y tiene en construccion

Un varadero que quedará listo en el presente año, y tendrá los aparatos y máquinas necesarios para subir buques de grandes dimensiones.

Hay además:

Espaciosas fraguas.

Caldereria para construccion de aljibes y otros efectos de hierro.

Máquinas para cortar y taladrar metales y hacer puntas de alambre.

Aparato para galvanizar hierro.

Extensa y cómoda recorrida para preparar los efectos de armamento.

Fosas y grandes almacenes para la conservacion de maderas y pertrechos.

Nave para labrar arboladura.

Seis espaciosos almacenes para depósito de los cargamentos de los buques, que por la clase de sus averías tienen precision de descargar.

Sala de gálibos y obrador de velámen, y varios talleres cubiertos para la maestranza.

A LA 2.ª El capital que representan los edificios, almacenes, talleres, varaderos, muelles, enseres y demas pertenencias es de 1.000.000 de rs.

El valor de los materiales acopiados puede apreciarse por término medio en 1.500.000 rs.

Los gastos de conservacion de edificios, varaderos, muelles, etc., etc., al año, 20.000 rs.

Los generales de administracion y direccion 30.000 rs.

A LA 3.ª Actualmente pueden construirse tres buques de grandes dimensiones á la vez, segun se ha hecho ya en algunas ocasiones; pero como en la localidad hay sitio á propósito para más gradas, podria en caso necesario duplicarse aquel número.

En uno de los varaderos de mareas han entrado ya buques de más de 1.000 toneladas; el otro no ofrece comodidad para embarcaciones de tanto porte. En el varadero de todas mareas podrán subir buques hasta de 200 piés de quilla y 18 piés calado.

A LA 4.ª Los materiales que se emplean son:

- Maderas....
  - Para cascos......
    - Para quillas: roble y álamo procedente de Francia, Inglaterra, Italia, Bélgica y Estados-Unidos.
    - Para fondos: roble y álamo de iguales procedencias, así como roble español, tea y pino gallego que es muy á propósito.
    - Para baos: roble español y extranjero y pino del Norte.
    - Para cuadernas: roble español y extranjero.
    - Para cintas: pino de Riga, tea y roble.
    - Para los altos: pino del Norte.
    - Para cubiertas: pino de tea, Riga amarillo y del Norte.
  - Para arboladura...
    - Piezas mayores: de Riga, Norte América y California.
    - Piezas menores: Riga y Norte de Europa.

Digitized by Google

Járcias de Pasajes, San Sebastian, Cataluña y Rusia.
Alquitran de Bayona y Rusia.
Brea de Bayona.

Clavazon.... { De bronce y cobre, de Galicia.
De hierro, de Astúrias.

Hierro para pernería, etc., de Bilbao y Málaga.
Laton para forro de los fondos, Inglaterra.
Zinc para idem, Astúrias.
Lonas, de Cataluña y Cervera.
Anclas, cadenas, molinetes, cabrestantes, planchas de hierro para aljibes, Inglaterra.
Bombas y escobenes, del reino y de Inglaterra.

Los efectos procedentes del extranjero se emplean porque en España no los hay de tan buena calidad ó de tantas dimensiones; pudiendo calcularse que entran en la construccion por las tres cuartas partes del total de la misma.

A LA PREGUNTA 5.ª Se ocupan sobre 200 operarios de diferentes oficios, vecinos de la localidad y de las inmediatas, en las que podrian fácilmente hallarse todos los necesarios para dar á las obras el mayor impulso que conviniese.

El personal de obreros es en su mayoría libre; tal vez no llegue á la cuarta parte el de matriculados.

A LA 6.ª En un año comun se construyen dos buques; pero hay recursos, acopios y operarios para hacer más. Los de alto porte van siempre clavados, empernados y forrados de cobre ó metal hasta flor de agua; su coste puede apreciarse en 90 á 100 pesos tonelada.

A LA 7.ª Del coste total puede prudencialmente calcularse que una mitad corresponde al casco y la otra al armamento, representando la mano de obra y gastos generales un 30 por 100 en el valor de aquel, y un 10 por 100 en el de éste.

A LA 8.ª La vida probable de las embarcaciones no bajará de 25 años, siempre que se tenga con ellas el debido cuidado, y se las dé oportunamente las carenas de firme que requieran.

A LA 9.ª El importe de las reparaciones y carenas que se hacen en este establecimiento puede calcularse igual al de las embarcaciones nuevas que en el mismo se construyen.

A LA 10. Hacen la concurrencia á las embarcaciones españolas las inglesas, suecas, rusas, alemanas, italianas, griegas, francesas, belgas y Norte-americanas, cuyo coste no es fácil apreciar con exactitud; pero si se toma en consideracion que la madera extranjera que entra en la construccion de las españolas tiene un recargo por razon de flete y derechos de Aduanas de un 50 á 100 por 100 segun su procedencia y calidad; que las anclas y cadenas lo tienen por igual concepto de un 20 á un 25 por 100; que las planchas de cobre y metal para forro de los fondos tienen un aumento de 25 á 35 por 100; que las járcias valen en el extranjero de un 30 á un 35 por 100 ménos que en España, y que allí hay otras mil facilidades de que en ésta se carece, no parece aventurado suponer que el coste de la construccion naval nacional sea de 40 á 50 por 100 más elevado que el de otras naciones.

A LA 11. Es indudable que la prohibicion de introducir buques de ménos de 400 toneladas y que los derechos impuestos á los de mayor cabida, así como la prima concedida á los constructores navales españoles, han contribuido á favorecer el desarrollo de esta industria entre nosotros, como ha

Digitized by Google

sucedido en Bilbao y varios puntos de Galicia y Cataluña; pero ínterin subsistan los fuertes derechos de introduccion sobre los principales artículos que entran en la construccion, no es humanamente posible que la nacional pueda competir en baratura con la de otras naciones.

La prohibicion de carenar en el extranjero no ha influido sensiblemente, hasta ahora á lo ménos, en el desarrollo de la industria, porque como aquella no puede existir respecto á los buques que por fuerza mayor se ven obligados á reparar sus averías, muy rara vez puede llegar el caso de que tenga cuenta mandar ninguno al extranjero exclusivamente con dicho objeto.

A LA PREGUNTA 12. La admision de buques de ménos de 400 toneladas no podria ménos de perjudicar notablemente la industria nacional por las razones que se especifican en las contestaciones 10 y 11; al paso que la disminucion en los derechos de entrada que pagan varios materiales y objetos que hay precisamente que introducir del extranjero para la construccion y armamento de buques, influiria favorablemente en su desarrollo en la misma proporcion que la disminucion; es decir, que cuanto mayor fuere ésta, tanto mayor sería la economía y ventajas que aquella reportaria.

Lo mismo puede decirse respecto al permiso de introducir con un pequeño derecho diques flotantes, varaderos, máquinas, herramientas y aparatos en general, indispensables para la construccion y reparacion de los buques; cuanto menor el derecho, mayor el beneficio.

A LA 13. Los obstáculos que en nuestro país encuentra para su desarrollo la industria de construcciones navales, son segun queda dicho, la superioridad de muchos de los objetos extranjeros sobre los nacionales, el atraso de la industria nacional y los fuertes derechos de introduccion sobre aquellos.

Los medios que la Administracion pública podrá adoptar para fomentarla, serian:

1.° Declarar libres de todos derechos los objetos que no producen el país ó la industria del mismo en cantidad bastante ó calidad á propósito para la construccion, como maderas, arboladura, anclas, cadenas, máquinas, planchas de hierro, laton, etc.

2.° Reducir á un tipo razonable y módico, dígase de un 10 por 100, el derecho sobre járcias, lonas, hierros para curveria, clavazon, etc.

3.° Declarar libres de toda contribucion territorial é industrial los edificios y personas dedicadas á la construccion naval; y

4.° Introducir mejoras en el sistema tributario que alivien al contribuyente y beneficien al Tesoro, lo que sólo se consigue por medio de leyes sábias y liberales que permitan trabajar al hombre laborioso y honrado.

Tal vez parezcan excesivas estas concesiones; pero vistas las de que gozan las empresas de ferro-carriles, cuya utilidad es reconocida, pero no más importante que la de la marina mercante, que es la verdadera fuente de la riqueza y del poder, se convendrá en que todo lo que se haga en favor del desarrollo de la construccion naval redunda en beneficio y crédito de la nacion.

Coruña 4 de Febrero de 1866.=Augusto J. de Vila.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO, Y DE CASI TODOS LOS NAVIEROS DE BARCELONA Y VARIOS COMERCIANTES DE LA MISMA PLAZA, QUE SATISFACEN MAYORES CUOTAS DE CONTRIBUCION.

A LA PREGUNTA 1.ª La provincia de Barcelona es en toda la extension que abraza su confin del Este una grada continuada, susceptible de utilizarse para la construccion de toda clase de embarcaciones. Se han construido barcos de todas clases, inclusos los de travesía, en Barcelona, Badalona, Masnou, Vila-

sar, Mataró, Arenys de Mar, Canet, Calella, Malgrat, Blanes, Lloret de Mar, Tossa, San Feliú de Guixols, hasta Palamós: y en la actualidad se están construyendo barcos de grandes dimensiones en Barcelona, Arenys de Mar, Blanes y San Feliú, y embarcaciones menores en todos los puntos de la costa. En el puerto de Barcelona existe un varadero.

Cuenta la provincia con talleres ú obradores suficientes para la elaboracion de los efectos de armamento, teniendo además locales á propósito para la conservacion de las maderas y pertrechos navales.

A LA PREGUNTA 2.ª No podemos contestar concretamente á esta pregunta por no existir establecimientos especiales completos de construccion naval, sino más bien una extensa red de industrias que se ponen en contacto y auxilian en las construcciones.

Los capitales que representan estas industrias son muy considerables, en la parte que se dedican á construir y reparar buques.

No es fácil señalar el capital de cada uno de los establecimientos que intervienen en la construccion de buques, y los gastos de conservacion, administracion y direccion.

Dichos establecimientos no están montados á semejanza de los arsenales sostenidos por el Estado; viven una vida independiente y se desarrollan en talleres que no pertenecen á los constructores, sino que existen de cuenta de otros industriales que prestan sus servicios á la construccion naval y civil indistintamente.

A LA 3.ª De lo dicho al contestar las dos preguntas anteriores, se desprende que los buques que pueden construirse en las costas de la provincia de Barcelona son en número suficiente para cubrir cualquier demanda, por grande que sea, pudiendo dárseles las mayores dimensiones que suelen tener los buques, así mercantes como de guerra, con el correspondiente calado, pues la mayor parte de los puntos de la costa utilizados para construir buques tienen buenas condiciones.

A LA 4.ª En el país hay excelente y abundante madera para la construccion de buques, y puede decirse que, por punto general, es del país, así el roble como el pino, con lo que se construye. Puede decirse que solo es procedencia extranjera la arboladura y las amarras. Estas no se fabrican en el país por la falta de armonía que existe en los derechos arancelarios; pues miéntras el hierro, primera materia, se le recarga con un derecho muy importante, entran poco ménos que sin pagar derechos las piezas de construccion extranjera, con lo cual se viene á dispensar proteccion á las industrias de otros países en perjuicio de la nacional, á la que no se coloca tan siquiera en condiciones de igualdad para la lucha con aquellas.

En cuanto á arboladura, es digno de notarse el fenómeno siguiente:

La madera destinada á ella sale muchas veces de nuestros bosques para Francia, de donde se importa elaborada con destino á nuestra construccion naval. La causa es obvia y consiste en la dificultad y coste de los arrastres. Miéntras no se facilite por la construccion de carreteras y carriles la explotacion de los bosques donde se producen en abundancia maderas para construir nuestros buques, seremos tributarios de la industria extranjera en lo que podria ser alimento de la del país.

A LA 5.ª Varía muchísimo el número de operarios que segun las épocas se ocupan en las faenas de la construccion naval en los diferentes puntos de la costa de esta provincia, donde pueden construirse ó se construyen buques, porque en ninguno de ellos son constantes las demandas. Esta circunstancia, unida á la de que muchas de las industrias que necesita la construccion naval están montadas aquí de modo que así prestan sus servicios á ella como á la civil, segun se ha indicado al responder á la pregunta 2.ª, hace imposible precisar el número de operarios, siempre considerable, que ordinariamente se ocupan en las construcciones objeto del interrogatorio. Por regla general estos operarios son de la localidad, la cual puede ofrecer suficiente número para dar mayor impulso á las obras, siendo en la actualidad bastante para que en cada uno de los puntos constructores citados en la respuesta 1.ª pue-

Digitized by Google

den construirse simultáneamente con la actividad necesaria, cuando ménos, dos buques de grandes dimensiones.

A LA PREGUNTA 6.ª El número de buques que se construyen al año, varía segun las circunstancias.

El tonelaje varía por regla general entre 200 y 800 toneladas, siendo frecuente la construccion de buques de vela, y muy rara la de vapores. Están clavados, empernados y forrados de cobre.

Su coste, estando rematados y listos para dar á la vela, puede fijarse en unos 150 escudos por tonelada.

A LA 7.ª De los 150 escudos, coste del buque por tonelada de arqueo, puede fijarse que aproximadamente corresponden 100 al casco con clavazon, forro y pernería, y los restantes 50 escudos al armamento.

Del valor total del casco, la mano de obra viene á representar un tercio, y la madera los dos tercios restantes, sin perjuicio de que esta relacion pueda alterarse y se altera de hecho algunas veces, segun el mayor ó menor lujo y esmero en el decorado de la cámara.

En el armamento es difícil decir qué parte de valor corresponde á los materiales, y cual á la mano de obra.

Las primeras materias sufren mil operaciones y modificaciones ántes de ser puestas en estado de servir á los fines de la construccion naval. Si todos estos trabajos de la industria vienen comprendidos en la denominacion general de mano de obra, es fácil comprender que es insignificante el valor de la primera materia al lado del coste de la industria ó trabajo aplicado á ella.

Para mayor claridad: si en las velas, por ejemplo, se considera primera materia el cáñamo en rama, y mano de obra las operaciones que ha de sufrir hasta quedar hecha y colocada la vela en el buque, se ve desde luégo que el trabajo ó industria representa casi todo el valor de la vela.

Así pues, en el armamento de los buques varía esencialmente la relacion entre el coste de los materiales y el de la mano de obra, segun la significacion que se dé á estas dos palabras.

Á LA 8.ª Tampoco es fácil fijar la vida probable de las embarcaciones que se construyen en nuestros astilleros, porque los navieros catalanes ponen generalmente grandísima diligencia en hacer las oportunas reparaciones, consiguiendo por este medio prolongar indefinidamente la duracion de sus buques, manteniéndolos siempre en buen estado para navegar.

Á LA 9.ª Ya se desprende de lo que anteriormente se ha dicho que la demanda de construcciones nuevas en los astilleros de esta costa, varía hasta el punto de no poderse fijar, al ménos con probable aproximacion, cuántos buques se construyen por término medio cada año.

Por esta razon tampoco puede precisarse la relacion que guarda el importe de las reparaciones y carenas de firme que se hacen con el de las nuevas embarcaciones que se construyen. Puede sin embargo decirse que las nuevas construcciones no son alimento constante de la industria en nuestros astilleros, miéntras que las reparaciones y carenas se verifican todo el año en grande escala, sobre todo en Barcelona.

Á LA 10. Las embarcaciones de madera extranjeras que más pueden hacer la concurrencia á las españolas parece que son las del Norte de Europa, sin que pueda decirse cual es el coste de unas y de otras, aunque se conceptúa que el de las nuestras es bastante más alto por la baratura con que los constructores pueden proporcionarse en aquellos países, así las maderas como los jornales. Pero es digno de tenerse en consideracion con respecto á éstos, que áun cuando sean bastante más crecidos los que se pagan á nuestros operarios que los que ganan los rusos, por ejemplo, las condiciones de entrambos países son muy distintas, y no bastarian en nuestra provincia los salarios de los industriales rusos para proporcionarse lo más indispensable para la subsistencia.

Digitized by Google

Á LA PREGUNTA 11. La prohibicion de introduccion en España de buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos ha originado las construcciones de buques pequeños, segun las necesidades de nuestra nacion, contribuyendo mucho al sosten y desarrollo de la industria de construccion naval.

Ha sido tambien favorable á esta industria el tipo de derechos arancelarios impuestos á los buques de menor cabida, aunque habrian sido á todas luces insuficientes para sostenerla en la lucha con los constructores extranjeros, á no ser las otras medidas de proteccion que menciona la pregunta.

La prohibicion de carenar fuera de España ha sido lo que más ostensiblemente ha favorecido nuestra industria de construccion naval. Hay que admitir como hecho indubitado que las construcciones nuevas son de todo punto insuficientes para dar vida á los establecimientos de esta importantísima industria, así por su escasez como por la incertidumbre de la demanda, que suele variar grandemente segun las circunstancias.

Esto hace que deban contarse como recurso constante y al mismo tiempo de gran importancia las reparaciones y carenas, sin las cuales tendrian que cerrarse durante largas temporadas á veces los talleres de construccion de buques.

La prima concedida á los constructores ha producido el efecto de que los que hubieran hecho barcos de dos á trescientas toneladas, los hayan hecho de cuatrocientas ó más, lo cual ha sido para la industria un medio eficacísimo de proteccion que es conveniente en alto grado conservar.

Al Erario ha reportado tambien ventajas de importancia por el aumento de riqueza imponible que de este modo se ha proporcionado.

Á LA 12. Ni pueden ni deben suprimirse las prohibiciones de introduccion en España de buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos, ni la de carenar en el extranjero.

Las construcciones de buques mayores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos son insuficientes para el entretenimiento de dicha industria, y mucho más para su desarrollo, por lo que la supresion de dicho derecho protector ocasionaria su ruina.

Tampoco es conveniente la disminucion de los derechos protectores impuestos á los diques flotantes, maderas, máquinas, herramientas y aparatos construidos en el extranjero; por el contrario, lo que debe procurarse y fomentarse por todos los medios posibles es su construccion en España.

Á LA 13. De lo manifestado en las contestaciones anteriores, se desprenden varios de los obstáculos con que tropieza en nuestro país la industria de construcciones navales.

Debemos sentar que será ineficaz cuanto se discurra y practique en beneficio de los constructores, miéntras la marina mercante española no tenga nuevos estímulos para emprender nuevas construcciones, y miéntras la abrumen las cargas que sobre la misma gravitan y subsista la legislacion existente sobre éstas.

La Administracion pública debe procurar con el mayor empeño establecer comunicaciones fáciles entre los puntos productores de primeras materias, y especialmente de maderas, y los puntos en donde en mayor escala está desarrollada la construccion naval.

Siendo España un país rico y abundante, es sensible que nos veamos obligados á ser tributarios del extranjero, respecto de aquellos artículos cuya abundancia y buena calidad son innegables, y cuya facilidad de explotacion depende principalmente de la de comunicacion.

NOTA. Al formular los informantes las contestaciones á los interrogatorios relativos al derecho diferencial de bandera, deben consignar los principios de que parten.

Debatida es la cuestion de la teoría del libre-cambio y del sistema protector. El juicio imparcial comprende que en esta controversia las razones en que se apoyan los sostenedores del principio proteccionista, no pueden ser destruidas. La nacion que actualmente proclama con mayor afan, por medio

Digitized by Google

de sus escritores y economistas el libre-cambio, ha seguido las prescripciones del sistema protector. Inglaterra ha sido rigorosamente proteccionista, miéntras el estado de su industria no ha llegado al perfeccionamiento que tiene en la actualidad. Y no podia ser de otro modo; el principio teórico y abstracto del libre-cambio no debe en ningun concepto tener aplicacion en las naciones en que las industrias están en el período más interesante de su desenvolvimiento. No cabe prescindir de esta razon sin negar hasta los principios en que se apoya la organizacion y existencia de las naciones constituidas.

Llamamos utopistas á los que pretenden la libertad del hombre sin restriccion alguna; decimos que es un extravío de imaginacion exaltada sostener que debe haber libertad absoluta religiosa, política, civil, de asociacion, etc. Estamos todos convencidos de que las diferentes manifestaciones de la libertad individual deben subordinarse á lo que reclaman las circunstancias y las necesidades de la naciones en que tienen lugar. ¿Y será lógico pretender que la libertad de cambio de los objetos entre Estados diferentes se separe de esa regla general y sea absoluta y sin restriccion alguna, sin tener en cuenta el estado de la industria del país de que se trata? No por cierto. No se olvide que proclamar en España el libre-cambio es proclamar la destruccion de nuestras progresivas industrias y de los inmensos capitales á las mismas consagrados, y decretar la emigracion y la miseria de los obreros españoles.

Con el libre-cambio quedarian disminuidas nuestra riqueza y nuestra poblacion, y se dirigiria una honda herida al sentimiento vigoroso de nuestra nacionalidad, que es deber de todos fortificar y robustecer.

A evitar, pues, tan funestas consecuencias han de consagrarse las miras y los esfuerzos de todos, defendiendo y aplicando los principios del sistema protector.

Las leyes proteccionistas son preceptos salvadores y convenientes á nuestra patria, sin que la insistencia con que se pretende presentarlas coma trabas embarazosas conduzcan á probar nada, por más que constituyan restricciones, pues que si semejante razon hubiera de valer en este caso, ninguna ley regularizadora de los actos del hombre debiera existir, porque todas llevan consigo la idea de limitacion.

El beneficio que dicen los libre-cambistas que se reportaria con la baratura de los objetos de comercio por medio del absoluto libre-cambio, es un argumento erróneo y tan sofístico como irónico. ¿De qué sirve que pueda presentarse mayor oferta, si disminuye ó desaparece la demanda, y se ciegan las fuentes y se quitan los medios de que ésta exista? No puede ser buena y conveniente la aplicacion de una teoría que por bella que se presente envuelta en abstractas generalidades, arruina nuestras múltiples y crecientes industrias, quita el jornal á las clases trabajadoras, á las que condena al hambre y á la desesperacion, y quebranta hondamente la riqueza y el poderío de la nacion. En tan vital y complexo asunto, no es dable prescindir de lo que exigen la conveniencia pública, los derechos creados y los intereses existentes.

De estos principios hacemos aplicacion al tratar del derecho diferencial de bandera. Este es el sosten de nuestra marina mercante; sin él no existiria para nuestros buques tráfico europeo y trasatlántico, por la misma razon que desaparecerian nuestras industrias sin el apoyo de los derechos protectores. ¿Y puede ser esto conveniente á los intereses generales del país? No por cierto. Al desaparecer el derecho diferencial de bandera, desapareceria de nuestros mares nuestra marina mercante, sosten el más poderoso de la de guerra; cesarian las industrias de construccion naval y sus numerosas auxiliares, y nos hariamos dependientes en nuestro comercio marítimo de las naciones extranjeras.

No se olvide que Inglaterra es la nacion que pretende con mayor empeño el planteamiento del librecambio, que su industria se encuentra en el apogeo, y que en sus tendencias y hasta en sus prescripciones legales se toman muy en cuenta las doctrinas de la escuela utilitaria.

Bajo estas íntimas convicciones, están formuladas algunas contestaciones á los interrogatorios relativos al derecho diferencial de bandera, redactados por la Comision nombrada por Real decreto de 10 de Noviembre de 1865, y que se acompañan al presente escrito.

Barcelona 24 de Marzo de 1866.=J. M. Serra é hijo.=Gusi, hermanos.=Hijos de Taulino.=Martorell y Bofill.=Pablo María Tintoré.=Samá y compañía.=Hijos de Mallol.=Clot, hermanos.=Antonio Gibert y Cisneros.=Jaime Moré y Bosch.=Federico Maresch y hermano.=Saunó, Grau y

Digitized by Google

compañía.=Garriga y Raldiris.=San Martí, Alegrett y compañía.=Patxot y Cibils.=Francisco Rahola y Ballesta.=Juan España.=Taltabull y Borras.=J. Vidal y Rivas.=Llopart, Junosas y compañía.=Amell, hermanos.=E. Monegal.=J. A. Nadal y compañía.=Jaime Rusñol.=Juan Amell y Milá.=José Amell.=Vicente Vilavó.=Comas, Ciuro y Clavell.=Compte y compañía.=Timoteo Capella.=Roig, hermanos.=P. P. D. Seb.ⁿ Soler, S. Llopis.=Ramon A. Ramos.=Font y Riudor.=Amadeo Cros.=Albareda, hermanos.=Cárlos Torrens y Bruguera.=M. Anglada.=A. Jeyra y Mach.=Canela y compañía.=Rodriguez y compañía.=P. P. de Nadal y Ribó, Víctor Ribó.=Aviñó, hermanos.=José Mastusc.=D. Ripol y compañía.=Francisco Olivé y Alsina.=Serra, hermanos.=Clavé, Fabra y compañía.=Miguel Roig y Rom.=Ramon Ribas.=Virgili y compañía.=José Gil.=S. M. Calafell y compañía.=P. P. Viuda de J. Martí y Codolar, S. C. Pascual é Inglada.=Seb.ⁿ Repette.=Pedro Vergés y compañía.=Cayetano Casamitjana, P. P. Cárlos Aris.=Pedro Rodriguez.

NOTA 2.ª Permítase á esta Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, que al contestar á los interrogatorios exponga algunas consideraciones que considera muy oportunas, por el enlace íntimo que tienen con el objeto de las informaciones abiertas por la Comision.

Como observacion preliminar debe hacer presente esta Junta que lamenta la tendencia que se manifiesta á reformar parcialmente los Aranceles. En esta delicadísima materia considera que es exponerse á graves errores de muy funesta trascendencia toda reforma que no sea general y subordinada á un sistema preconcebido, teniendo á la vista el estado de todas nuestras producciones, la necesidad de fomentarlas, y la verdad nunca desmentida en el terreno práctico de que el primer é indispensable elemento de la prosperidad de los Estados es su abundante produccion agrícola ó industrial. Ninguna partida está aislada en el Arancel: todas tienen entre sí necesaria trabazon y enlace; y reformar unas con independencia de las otras, es cortar violentamente este enlace y arriesgarse á establecer un desequilibrio ruinoso para determinados y quizás importantísimos ramos de produccion, y por consiguiente de fatales consecuencias para el desarrollo de la riqueza pública. De esto hay por desgracia más de un ejemplo en España. Se han hecho varias veces y por medio de Reales órdenes y Reales decretos reformas sueltas, algunas de las cuales evidentemente no caben ni dentro de la letra ni en el espíritu de las bases que fijó la ley de 17 de Julio de 1849; y otras han traido tal inarmonía entre las partidas del Arancel, ó han sembrado de tal manera la confusion, que en realidad es de todo punto necesario un estudio detenido y general de las disposiciones arancelarias. Esta Junta lo reconoce; clama por la reforma, pero no en el sentido que algunos la piden, no desea una reforma que consista en «bajar los Aranceles para favorecer al consumidor» como se viene diciendo, sino una reforma saludable, que no se base en el absurdo económico de considerar á los consumidores como una clase distinta, independiente y antitética de la de los productores, porque todos á la vez son productores y consumidores; desea, en una palabra, una reforma capaz de convertir la balanza mercantil de desfavorable á España en favorable, porque no tiene duda que la nacion que consume más de lo que produce, que gasta más de lo que gana, camina á la bancarrota.

La reforma que esta Junta desea y cree que es no solo conveniente sino necesaria para fomentar la produccion, y por consiguiente la riqueza de nuestro país, no puede hacerse habiendo estudiado solo algunos de los ramos de produccion, sino despues de un estudio profundo y detenido de todos ellos; así es que esta Junta no vacila en rogar á la Comision, que aconseje resueltamente al Gobierno que no ponga la mano en los Aranceles para una reforma parcial por extensa que sea, sino que la haga en todo caso general, despues del necesario estudio; teniendo muy presentes para imitarlos los sistemas que en punto á aranceles han seguido durante muchos años otras naciones como Inglaterra y Francia, para encumbrarse al estado de riqueza y prosperidad en que se hallan actualmente; considerando la distancia en que nos encontramos como productores agrícolas é industriales de estas y otras naciones que pueden hacernos una concurrencia desastrosa, que solo por medio de los Aranceles puede ser neutralizada, y atendiendo tambien para aprender en ello al triste resultado que Turquía, Portugal y otros Estados han conseguido del planteamiento de sistemas de libertad en materia de aranceles, sin estar en situacion ni

Digitized by Google

de impedir con los adelantos de su respectiva produccion nacional las importaciones extranjeras, ni de exportar otros productos en cambio de los importados.

De todo lo dicho nace una consecuencia terrible, que bien mereceria ser expuesta como consideracion aparte. El estado que va haciéndose permanente entre nosotros de crísis metálica, es originado por el desequilibrio entre nuestra produccion y nuestro consumo. Impotentes para producir, debemos acudir para todo al extranjero, y como en cambio de lo que nos facilita no tenemos productos que exportar, debemos hacer el saldo en efectivo; resultando de aquí una salida contínua de numerario que nos tiene sumergidos constantemente en el estado de desconfianza de nosotros mismos en que nos hallamos en la actualidad, que produce la depreciacion de todos los valores y la paralizacion de toda clase de negociaciones, y que agrava de dia en dia los males que no pudimos remediar desde el principio. Es inútil discurrir y poner en planta medios para sacar á la Nacion española de los apuros en que se encuentra, si no se procura ante todo y más que todo fomentar la produccion hasta el punto de compensar las importaciones con las exportaciones. Los empréstitos, los anticipos forzosos, la venta de bienes y todos cuantos recursos se arbitren no curan el mal ni son siquiera paliativos; cubren de presente algunas atenciones, pero agravan el estado de la nacion, dificultan las soluciones de crísis y traen en pos de sí como consecuencia más ó ménos lejana, pero inevitable, la bancarrota. Todos esos medios consisten en gastar capital, y las naciones, lo mismo que los individuos que no viven del producto de sus rentas ó de su trabajo, sino del consumo de su capital se empobrecen. El remedio radical, eficaz y seguro de combatir la crísis metálica que tanto da que pensar, es hacer lo que ha venido haciendo Francia desde el año 1816, época en que su estado era tan deplorable como actualmente el nuestro, hasta que se ha puesto en situacion de no temer la competencia extranjera, esto es, establecer derechos arancelarios suficientemente crecidos, para que á su sombra pudiesen desarrollarse las industrias de todas clases y combinar estas medidas con las administrativas y gubernativas necesarias para evitar la desmoralizacion en el personal que ha de cumplirlas y hacerlas cumplir, y para desterrar el contrabando, que no existiria, áun cuando el Arancel fuese más subido que ahora si la represion fuese severa y la moralizacion hubiese cundido.

Hechas estas consideraciones generales, debe expresar esta Junta que no ha podido responder con igual extension ni con igual número de datos á todos los interrogatorios. Algunos hay que se refieren á ramos de produccion poco ó nada explotados en esta provincia, y que por lo mismo esta Corporacion ha pasado por alto, por creer que las corporaciones y particulares de los puntos de España donde se cultiven aquellas industrias los contestarán con mayor competencia y por lo tanto con mayor acierto. Hay otros, que si bien versan sobre industrias conocidas en Barcelona, y que se encuentran, si no en un estado muy próspero á lo ménos en un grado muy notable de adelanto, como por jemplo, las de construccion de máquinas de vapor y otras algun tanto análogas; sin embargo no pueden ser contestados en sus detalles sino por los mismos industriales que se dedican á ellas, pues las corporaciones del carácter y naturaleza de la que informa, ni tienen ni pueden reunir los datos necesarios para hacer una contestacion completa. Acerca de estos interrogatorios se ha contentado esta Junta con apuntar brevísimamente unas indicaciones generales, confiada en que los interesados no dejarán de descender á todos los pormenores que la Comision reclama.

Algunos interrogatorios interesan principalmente á la provincia de Barcelona por referirse á industrias que constituyen en gran parte su riqueza actual y pueden ser la base de un próspero porvenir. Pocas ó ninguna otra provincia de España se hallan en el caso de responder á dichos interrogatorios, que son los que versan sobre algodones y sus industrias como la de Barcelona, y por este motivo se propuso esta Junta desde el primer momento ilustrar este asunto con la copia de datos necesaria para que la Comision pueda formarse un verdadero concepto de él, y aconsejar al Gobierno lo que sea más conveniente para el fomento y desarrollo de tan importantes ramos de la produccion, no solo en las provincias catalanas, sino tambien en todo el resto de España. Si hubiese podido hacerlo, así como ardientemente lo deseaba, además de la satisfaccion que causa el haber procurado prestar al país un servicio de no poca monta, hubiera tenido la de corresponder de la manera completa que se habia propuesto, y que tal vez de ella se espera, atendido su carácter de representante de los intereses indus-

Digitized by Google

triales de esta comarca, á las miras patrióticas de esa celosa é ilustrada Comision. Mas con profundo sentimiento suyo, no le ha sido posible á pesar de los esfuerzos que ha hecho. Son de tan diversa índole los datos que se necesitan para responder de una manera algo completa las preguntas de los interrogatorios referentes á las industrias de algodones y sus mezclas; son tan variadas y tan numerosas las noticias que se han de tomar en cuenta; es tan complicada su combinacion y tan difícil su estudio, que despues de trascurrido mucho tiempo en buscar aquellos datos y noticias y en organizarlos debidamente, esta Junta ha debido renunciar al propósito que tanto habia acariciado de responder á los interrogatorios de que está hablando; sintiendo haber tomado esta resolucion despues que hace ya cerca de dos meses que, enteramente concluidos los referentes á la supresion del derecho diferencial de bandera habria podido elevarlos, á no ser por el deseo de remitir á la vez todas las contestaciones que de esta Junta habian de partir, temiendo ahora que quizás no lleguen con oportunidad las que con esta fecha se elevan.

Por lo demas, la Comision comprenderá fácilmente la imposibilidad en que se ha encontrado la Junta de cumplir sus propios deseos, desde el momento en que considere que esta Corporacion no tiene absolutamente datos de ninguna especie acerca de los establecimientos fabriles de la provincia; y que todas las noticias necesarias para formular las contestaciones han de proceder indispensablemente de particulares que tengan la condescendencia de recogerlos y facilitarlos á la Junta.

Los de esta suerte recogidos, aunque numerosos, han de ser siempre insuficientes. Pero hay otra circunstancia más desfavorable todavía, y es que trayendo su orígen de diversos establecimientos que se dedican á productos diferentes, que, áun dedicándose á una misma clase de ellos se hallan en condiciones muy distintas unos de otros, de necesidad adolecen de cierta discordancia que hace quizá imposible pero al ménos en alto grado difícil y engorroso combinarlos y armonizarlos para fundar en ellos contestaciones concretas, seguras y exactas. Para esto sería necesario tener á la vista la contabilidad detallada y muy completa de todos ó de la mayor parte de los establecimientos fabriles importantes de la provincia, y dedicar largo tiempo y esquisita diligencia á su estudio; siendo seguro que á pesar de esto surgirian á cada paso diferencias notables, que no dejarian tranquilo á quien imparcialmente y con puro deseo de averiguar la verdad tratase de entresacar del estudio de tan complicados datos solucion satisfactoria para cada una de las preguntas de los interrogatarios.

Ante estas poderosas consideraciones, y sobre todo ante las indicaciones que á esta Junta han hecho algunos de los fabricantes más conocidos y competentes de la provincia de Barcelona, de que elevarian por su parte á esa Comision contestaciones esplícitas, basadas en noticias abundantes y exactas, obtenidas á fuerza de larguísimos cálculos y de imponderables esfuerzos, la Junta ha desistido de su primitiva idea de descender á dar contestacion á los interrogatorios relativos al algodon y sus mezclas, limitándose á indicar aquí mismo algunas noticias generales encaminadas á demostrar la importancia de las industrias algodonera y de mezclas, á pesar de los obstáculos con que continuamente ha tenido que luchar en España la cuantía de los intereses creados, el respeto que esos intereses nacidos y desarrollados á la sombra de la ley se merecen, y la necesidad de que no se les abandone á las funestas consecuencias de la competencia extranjera que inevitablemente los arruinaria.

Las industrias catalanas de algodones y mezclas, á las cuales debe limitarse esta Junta, por carecer de datos respecto de los de estas mismas clases que existen en otras provincias de España, cuentan en el dia como fuerza motriz hidráulica y de vapor con unos 13.000 caballos efectivos. Dan ocupacion y salario directo á unos 100.000 operarios. El movimiento industrial y mercantil que los establecimientos fabriles producen fuera de su recinto puede calcularse que es al ménos seis veces mayor que el que encierran sus paredes. Representan un capital fijo de unos 700.000.000 de reales, sin que en ellos se comprenda el valor fabuloso de las materias elaboradas y de las necesarias para su preparacion, ni el de los materiales acopiados para la marcha regular de las diferentes secciones en que dichas industrias se subdividen.

Producen las de algodon unos 20.000.000 de kilógramos de artículos elaborados, y las de mezclas de cinco á seis millones.

Digitized by Google

Estos sencillos datos demuestran cuánta importancia tienen estas industrias en España, y hasta qué punto son cuantiosos los intereses fundados en ellas, y puede calcularse cuánto más lo son todavía los que con los mismos se relacionan más ó ménos directamente. Todos estos intereses se han desarrollado á la sombra de la ley, y por lo mismo son acreedores al más alto respeto, y á que se les fomente de una manera resuelta para que se desarrollen con más fuerza de lo que lo han podido hacer de algunos años á esta parte. Desde que en 1849 vino la reforma á cortar el vuelo rápido que estas industrias habian tomado en cortos años; desde que la poca estabilidad en el órden político parece que ha trascendido al órden económico y ha entrado un afan de reformar los Aranceles por medio de Reales órdenes y decretos, parcialmente y sin un plan uniforme profundamente meditado, los capitales se retraen de emplearse en fomentar una clase de produccion que se ve combatida sin tregua, y de aquí es que las industrias de que viene hablando esta Junta se mantienen estacionarias y sin aumento sensible, apoderándose cada dia más de ellas el desaliento y la desconfianza en el porvenir.

La Comision debe penetrarse de que España, que puede decirse que ha comenzado á plantear las industrias del algodon á fines del primer tercio de este siglo, y que á causa de las guerras y trastornos interiores no ha podido atenderlas ni las ha atendido con el cuidado que exigen siempre las industrias nacientes, no ha de poder hoy ponerse al lado de Inglaterra, por ejemplo, que empezó á desarrollar este ramo de produccion á mediados del siglo diez y siete, y que lo protegió de una manera eficacísima por medio de una prohibicion absoluta, real y positiva por espacio de ciento veinte y cinco años, sin que abriera las puertas á la concurrencia extranjera hasta tener la seguridad de poderla vencer en todos los terrenos, merced al estado de pujanza, de perfeccion y de baratura á que habian llegado aquellas industrias en tan largo período de proteccion la más decidida.

La Comision debe comprender que durante este tiempo las industrias algodoneras de Inglaterra á la sombra de un Gobierno ilustrado y fuerte, seguras en la estabilidad de sus leyes, y libres de los obstáculos á veces insuperables que opone á toda industria que no está definitivamente aclimatada la lucha con las similares de otras naciones más adelantadas, atrajeron inmensos capitales que se dedicaron á su explotacion hasta convertirla en una de las industrias más importantes y de mayor porvenir del Reino Unido; y que estas mismas industrias en España, por lo mismo que han carecido de todos estos alicientes, no han podido inspirar al capital la confianza necesaria para que se empleara sin recelo á su engrandecimiento y prosperidad.

Debe tener en consideracion otra circunstancia de un peso inmenso en esta cuestion, y es la facilidad y la baratura con que las fábricas inglesas se proporcionan la maquinaria (gracias al desarrollo que allí ha adquirido la explotacion y elaboracion del hierro), y sobre todo el combustible, base precisa en que descansa el desarrollo de las industrias que lo consumen en la inmensa cantidad que lo hacen las de algodon y sus mezclas; y que España debe ir á buscar al extranjero todo su carbon mineral y gran parte del hierro que elabora y de la maquinaria que usa, á pesar de poder tener buenas ferrerías y de poseer en su suelo magníficas y abundantes cuencas carboníferas que permanecen sin explotar. La Comision debe estar convencida de que es unánime la opinion acerca de la conveniencia y hasta de la necesidad de que se exploten, á ménos de que queramos continuar siendo tributarios del extranjero y renunciar á la independencia que en este sentido podriamos y estamos en el caso por interés y por honra de nuestra nacion de conseguir á costa de cualquier sacrificio, que sin duda alguna sería superabundantemente recompensado por el impulso que se comunicaria á nuestros más importantes ramos de produccion y al consiguiente engrandecimiento de nuestra riqueza pública.

A fin de que la Comision se convenza de la trascendencia que encierra la consideracion precedente, esta Junta le ruega que se sirva fijarse muy particularmente en los sencillos pero elocuentes datos que siguen:

Una fábrica de la primera importancia de Cataluña ha gastado el año último 5.823.800 kilógramos de carbon comprado en Inglaterra, que puesto en la fábrica le han costado 1.349.600 rs. vn.

Este mismo carbon en Inglaterra costó tan solo 311.356 rs., con la particularidad de que á un fabricante inglés le costaria poco más de la mitad de esta suma por la razon de que los españoles han

Digitized by Google

de comprar en Inglaterra carbon muy granado para que en los acarreos y trasportes no se les convierta en polvo y pierdan una gran parte, miéntras que los fabricantes ingleses que tienen el carbon á pié de fábrica lo consumen menudo.

Esta circunstancia les da una diferencia favorable de tanta importancia, que el carbon que nuestros fabricantes compran en Manchester á once schelines, los ingleses lo compran para el consumo de sus fábricas en el mismo punto á seis schelines.

A este costo, tan considerablemente mayor para nuestros consumidores de carbon, hay que unir los gastos de conduccion al puerto para el embarque, los de trasporte, los intereses del capital mayor que representa, etc., todo lo que cede en notabilísima desventaja para nuestra industria.

Todos estos datos están condensados en el resultado siguiente: Un caballo nominal de vapor con las trasmisiones correspondientes á punto de funcionar, cuesta en España unos 12.000 rs., en Inglaterra cuesta ménos de 9.000 rs.; es decir, que existe una diferencia contra España de cerca de un 25 por 100.

Puesta en uso dicha fuerza nominal, por el capital mayor que representa entre nosotros, por el consiguiente aumento de interés, por la mayor amortizacion y por los mayores gastos que por varias consideraciones, entre otras las arriba explicadas, son necesarios para ponerla en ejercicio, resulta que un caballo efectivo de 65 kilógramos gasta en España 3.250 rs. y en Inglaterra 1.160.

Esta cifra, por cierto bien desconsoladora para nuestros industriales, no solo de algodon sino de todas las clases que se valen de la fuerza de vapor, habla bien alto, así para patentizar la necesidad urgente de que sea fomentada y desarrollada la explotacion de nuestras cuencas carboníferas, como tambien la inferioridad de condiciones en que nos encontramos respecto de los ingleses, y la gran ventaja que bajo este punto de vista, que por cierto es importantísimo y trascendental, tienen las industrias de la Gran Bretaña sobre las españolas. Cuando además de estos datos contrarios tiene la industria algodonera de nuestro país otros de que someramente queda hecha mencion, y varios que no se indican por conocidos y para no prolongar en demasía estas consideraciones generales. ¿Cómo no ha de reclamar esta Junta para dicha industria una proteccion decidida, suficiente para comunicarle el impulso con que marchó á su engrandecimiento desde 1841 hasta la reforma de 1849, que la detuvo en su marcha de adelanto?

Hay por fin otros interrogatorios que tienen cierto carácter de generalidad, que hace que puedan ser contestados casi totalmente por las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, sobre todo de las provincias marítimas. Estos, entre los cuales están los dirigidos á los navieros y comerciantes, han sido estudiados con atencion por la que suscribe, la cual ha procurado extender sus respuestas, si no con la copia de datos que hubiese deseado, al ménos consignando los más importantes, y esmerándose, no en ser eco de los deseos de determinadas clases ó de intereses particulares, sino en exponer lo que aconseja el bien comun de la nacion.

Está convencida esta Junta de que las doctrinas que en las contestaciones á los mencionados interrogatorios tiene la honra de exponer, son las únicas que pueden tener por hoy aplicacion en España, so pena de arruinar en corto tiempo la produccion nacional y áun al comercio mismo. Para fundar estas doctrinas en números, se dirigió oportunamente á la Administracion general de Aduanas de esta capital pidiéndole los datos oficiales indispensables, porque tenia la seguridad de que en ellos encontraria el mejor apoyo; mas por desgracia, las oficinas de aquella Administracion no pudieron proporcionárselos por no tenerlos organizados, y porque el trabajo que hubiese costado su organizacion no habria bajado de algunos meses, áun siendo hecho por personas muy inteligentes. Esta falta es lamentable, y esta Junta ha procurado suplirla en cuanto ha estado en su mano, pero siempre incompletamente, por medio de noticias adquiridas de particulares fidedignos.

Barcelona 24 de Abril de 1866.=El Vicepresidente, Antonio Gusí.

Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE VIZCAYA.

A LA PREGUNTA 1.ª Como aparte de uno ó más astilleros que se hallan fuera de las cercanías de Bilbao, existen cuatro, cuando ménos, á uno y otro lado de su ria, en los que se construyen buques de más de 100 toneladas, bien puede decirse que cada uno de los cuatro cuenta en la actualidad con dos gradas, pudiendo colocar en caso necesario alguno de ellos hasta cuatro, teniendo todos talleres para la elaboracion de los efectos de armamento, y reuniendo fosas y almacenes para la conservacion de la madera y de los pertrechos navales, siendo capaz una de las fosas para 20.000 piés cúbicos de madera.

A LA 2.ª Puede calcularse á cada astillero, uno con otro, que el capital que representa es de 440.000 rs.; que el valor de los materiales acopiados ascenderá á 320.000, y no excederán de 60.000 los gastos de conservacion y los generales de administracion y direccion.

A LA 3.ª Cuando más movimiento ha habido en un astillero, no habrán pasado de tres los buques á la vez en construccion, y ha llegado á construirse de los de 500, 600 y hasta de 700 toneladas.

A LA 4.ª El material que se emplea en la construccion de los cascos es de roble, procedente de las provincias Vascongadas y Navarra, y el pino de los Estados-Unidos, Rusia y Suecia, sirviendo este último para obras de cubierta, cámara y palos. Las anclas, cadenas y compases de vitácora, así como la járcia de alambre, se adquieren en el extranjero; pero los demas efectos del armamento, como ferretería, velámen, járcia de cáñamo, embarcaciones menores, poleería, maquinaria de molinetes, cigüeñas, bombas, aljibes para aguada y demas, se obtienen en este país, pues con el derecho que tienen los similares extranjeros es más ventajosa la adquisicion de estos artículos nacionales, por cuanto siendo ménos costosos, su calidad y duracion los hacen aceptables.

A LA 5.ª Los operarios que ordinariamente se ocupan en la construccion de buques, teniendo en cuenta lo que se trabaja en todos los astilleros, pueden fijarse en 60 cada uno, siendo todo el personal de la localidad y libre. Esta provincia ofrece suficiente número de operarios, tanto, que cuando han tenido mayor impulso las obras y se ha hecho necesario aumentar el personal se han encontrado trabajadores, sin que esta demanda de brazos hubiese influido en el aumento de jornales.

A LA 6.ª En año comun se construye en el astillero que ménos trabaja un buque, y en el que más tres, pues se cree que en todos llegará á construirse de siete á ocho buques de vela, no habiéndose hecho ninguno de vapor. El porte de cada buque es de 200 á 700 toneladas, y van clavados, empernados y forrados en cobre, y el costo respectivo por tonelada de arqueo que tiene el de primera clase, rematado y listo para dar la vela, es de 1.800 rs.

A LA 7.ª Está calculado que del coste total por tonelada de arqueo corresponde $^3/_5$ al casco y las otras $^2/_5$ al armamento, y en relacion á su importe guarda la proporcion de 300 rs. por tonelada de arqueo á la mano de obra del casco, y de 140 á 150 á la del armamento, por término medio.

A LA 8.ª La vida probable de cada buque que sale de estos astilleros es de 18 á 20 años, habida consideracion al empleo que se hace de material de roble de las provincias Vascongadas y Navarra.

A LA 9.ª Se cree sea de poca importancia la relacion que en cada astillero guarda el importe de las reparaciones y carenas de firme con el valor de las embarcaciones nuevas que se construyen.


Digitized by Google

A la pregunta 10. Las embarcaciones extranjeras que pueden hacer concurrencia á las españolas, por su menor costo, son las que exceden de 125 toneladas. Las primeras vendrán á costar un 12 por 100 ménos, y esta diferencia en el precio acaso proviene principalmente de que las anclas, cadenas, járcia, cobre en barras y planchas, velámen, curvería y cabillería de fierro, compases y demas pertrechos necesarios para el armamento se obtienen á precios más arreglados en el extranjero, siendo en algunos de los expresados artículos bastante notable la diferencia que hay entre lo que se paga en los puertos extranjeros y lo que cuestan en éste.

A la 11. La prohibicion de introducir buques menores de 400 toneladas contribuyó al fomento de la construccion de embarcaciones que no excedieran de este porte. El tipo de los derechos arancelarios impuestos á las de mayor cabida, y la prima concedida á los constructores navales españoles, ha influido poderosísimamente para que tengamos buques de navegacion de largo curso; y la prohibicion de carenar en el extranjero, favoreciendo en poco á la industria de construcciones navales, es perjudicial para la clase naviera.

A la 12. Si se permitiera la introduccion de buques del extranjero libre de derechos, por más que se disminuyeran y hasta se llegasen á suprimir los derechos que pagan los materiales y objetos elaborados necesarios para la construccion y armamento, no podria competir la industria de construcciones navales española con la extranjera. El comercio se apresuraria á adquirir buques extranjeros por el menor costo que tienen respecto á los que se construyen en España, y los muchos brazos que cifran su porvenir en el fomento de nuestros astilleros y en todo lo que con ellos está enlazado, experimentarian gravísimos perjuicios. Teniendo la industria naval una razonable y justa proteccion, sería muy conveniente se permitiera introducir con un derecho módico los diques flotantes y demas indispensable para la construccion y reparacion de buques.

A la 13. Cuales sean los obstáculos que encuentra para su desarollo la industria de construcciones navales, y los medios que podria adoptar la Administracion pública para fomentarla, no es fácil expresarlos con el debido acierto, porque para ello sería necesario la reunion de más datos que los que se han podido allegar, y un detenido y maduro estudio de las causas por las cuales no está más adelantada entre nosotros la construccion; pero parece claro que la introduccion de buques del extranjero ha de contrariar algun tanto el desarrollo y progresos de esta industria, aunque de establecerse una absoluta prohibicion para introducir buques de vela (pues no se trata de los de vapor que aquí no se construyen y hay que importarlos del extranjero), se causaria perjuicio á los navieros y los comerciantes. Mucho podria influir para aumentar en este puerto el movimiento de buques de 400 toneladas para arriba el establecimiento de un vapor remolcador, la limpia de la ria y otras mejoras de reconocida necesidad.

Bilbao 22 de Febrero de 1866.=El Vicepresidente, Eduardo Coste y Vildósola.


Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

RESPUESTAS

de los dueños de talleres de construccion de máquinas de vapor con destino á la navegacion, y de los que además pueden construir buques de hierro.

Digitized by Google

Digitized by Google

CONTESTACION

DE PORTILLA HERMANOS Y WHITE, DUEÑOS DE LA FÁBRICA DE HIERROS Y CONSTRUCCION DE MÁQUINAS EN SEVILLA.

Nuestro establecimiento está situado á la márgen del Guadalquivir y del camino de hierro de Córdoba á Sevilla, pudiendo por consiguiente usar de ambas vias para la expedicion de sus productos.

Consta de un edificio de 110 varas de longitud por 70 de fondo, y en él hay talleres alto y bajo de tornos y demas herramientas, otro de ajuste y montado de máquinas, otro para caldereria y cilindros de estirar hierro, otros de moldería, carpintería y fraguas, y los almacenes necesarios.

A LA PREGUNTA 1.ª En nuestros talleres de construccion tenemos todas las herramientas necesarias para la construccion de maquinaria de cualquier disposicion que sea, y son las siguientes:

31 tornos de varias dimensiones y de varios sistemas, segun las diversas piezas que hayan de tornearse, pudiendo hacerse desde la pieza más pequeña hasta cualquier árbol, codo ó pieza de hierro fundido ó dulce de diámetro de 30 pulgadas inglesas para los ejes, y de cualquier diámetro para poleas y otros objetos de hierro fundido.

8 máquinas de cepillar de todas clases, pudiendo cepillar una superficie de 10 × 12 piés ingleses.

10 idem de taladrar de varias dimensiones y distintas corridas, radicales, verticales y horizontales.

5 dichas para terrajar tuercas y tornillos hasta de á 4 pulgadas.

1 máquina para cepillar tuercas de 4 á 6 lados.

1 idem para dividir y cortar dientes de ruedas de madera ó de hierro hasta 12 piés y 4 pulgadas.

1 para barrenar verticalmente cilindros de vapor hasta el diámetro de 2 metros.

1 grua volante en el taller de montaje, capaz de levantar 25 toneladas.

EN EL TALLER DE CALDERERÍA.

Tenemos otras herramientas que son las siguientes:

1 máquina para hacer tuercas cuadradas ó exagonales á razon de 60 por minuto.

1 para forjar tornillos.

7 máquinas para cortar chapas de hierro y barras, unas punzando y cortando, y otras haciendo cada una de estas operaciones separadas.

2 idem para dar curva á las planchas que deben llevar formas cilíndricas en la construccion de calderas y otros objetos de dicho material.

4 máquinas de taladrar.

2 grandes gruas para el manejo de las calderas de 30 toneladas.

1 horno para recalentar chapas y darles formas.

Digitized by Google

EN EL TALLER DE CARPINTERÍA.

1 máquina contínua de aserrar.
1 idem circular.
1 máquina para escoplar.
2 tornos para maderas.

Para la fabricacion de hierro de retal tenemos:

1 tren de cilindros movidos por una máquina de vapor con dos cilindros gemelos de 20 caballos cada uno.
1 juego completo y muy surtido de cilindros para estirar hierros cuadrados, cilindros, escuadras, T, rails de pequeñas dimensiones, flejes, etc.
3 martillos de vapor de distintos tamaños; uno de ellos de doble efecto, con golpes de 5 toneladas métricas para forjar ejes hasta de 30 pulgadas de diámetro y cualquiera otra pieza de forjar de forma regular ó irregular con seis gruas para el manejo de las piezas.
4 hornos de recalentar hierro con el mismo objeto que los anteriores, aprovechando el calor perdido para la produccion del vapor por medio de tres calderas, una vertical y las otras dos verticales y horizontales.
1 sierra circular para cortar hierro en caliente.
Para las piezas menudas de hierro forjado tenemos el número correspondiente de fraguas, así como martillos y demas herramientas necesarias.
2 ventiladores movidos por las máquinas de vapor para suministrar el viento á las fraguas.

Para la fundicion tenemos:

2 cubilotes de cabida de 40 quintales métricos cada uno.
1 horno de reverbero para hierro fundido ó para bronce, laton, etc., de cabida de 85 quintales métricos.
4 gruas para el manejo de las cucharas, cajas y piezas fundidas, de potencia 2 para 15 toneladas cada una, y una para 20.
1 ventilador movido por las máquinas de vapor que produce el viento para los cubilotes.
3 estufas, dos de regular tamaño y la otra suficiente para los moldes necesarios para máquinas hasta de 1.000 caballos.
Y en fin, todo el material de utensilios relativo á nuestra industria se halla en la proporcion equivalente al herramentaje fijo que hemos detallado.

Las máquinas de vapor que mueven nuestros talleres, son

4: una de 20 caballos en el taller de tornos y cerrajería; otra de dos cilindros oscilantes de 30 caballos, para los tornos más fuertes, y dos verticales de á 20 caballos cada una para estirado de hierro. Total 90 caballos.

El vapor que consumen, tanto las antedichas como los martillos se produce en las calderas de que hemos hablado, y dos más horizontales; todas puestas en comunicacion para en caso de haber una apagada no pare ninguna de las máquinas útiles.

Digitized by Google

El capital que representa este establecimiento es de 10.648.800 rs., distribuidos del modo siguiente:

		Reales vellon.
Edificios		2.262.651 41
Maquinaria		2.291.973 93
Cañería de agua		18.653 85
Ferro-carril de la fábrica		11.710
Modelos de madera y hierro		608.365 82
Trasmision de talleres		610.236 67
Enseres servicio de la fábrica		164.821
Herramientas		143.136
Materiales existentes.. En hierro	1.865.849 37	
En materiales, acero y tubería	366.175 24	
En varios artículos	170.053 73	2.531.911 34
Carbones	118.012	
Maderas	11.821	
Las obras en construccion y acabadas, créditos y otros particulares		2.005.340

Los gastos generales de administracion ascienden á 15 por 100 de la obra ejecutada; 5 por 100 gastos de conservacion y 10 de administracion.

A LA PREGUNTA 2.ª Las máquinas de vapor, tanto para la marina como para la industria no se construyen sin prévio pedido ó contrato, por lo cual no se puede fijar las que se harán en cada año.

Nosotros en el pequeño trascurso de tiempo que hace hemos montado nuestro taller, y en circunstancias tan desfavorables como más adelante probaremos, hemos construido las siguientes:

En el año de 1860.
- Una máquina de alta presion de 9 caballos de 75 kilográmetros, para nuestra fundicion de Córdoba.
- Otra igual á la anterior, cuyo destino no hemos sabido.
- Otra de dos cilindros alta y baja presion de 35 caballos de á 75 kilográmetros, para una fábrica de paños en Córdoba.

En el de 1861...
- Una máquina de alta presion de 9 caballos de 75 kilográmetros, para unas prensas hidráulicas.
- Una máquina de alta presion de 18 caballos de 75 kilográmetros, para un molino harinero de Benalcazar.
- Otra de dos cilindros alta y baja presion de 25 caballos, para elevar las aguas y regar los jardines de SS. AA. RR. los Sres. Duques de Montpensier.
- Una de alta presion de 15 caballos, para un molino pequeño de harina.
- Otra de alta presion de 25 caballos, para la fundicion de cañones de Sevilla.

Digitized by Google

En el año de 1862.

- Una máquina de vapor de alta presion de 15 caballos, para la fábrica de tabacos de Sevilla.
- Otra idem de alta presion de 10 caballos, para un molino de chocolate de Sevilla.
- Otra de riego de dos cilindros alta y baja presion de 25 caballos, para el marqués de Miraflores, de Sevilla.
- Una máquina de marina para el vapor Isabel, de 12 caballos.
- La máquina de 20 caballos de nuestro taller de tornos.

En el de 1863...

- Una de 16 caballos, para la fábrica de tabacos de Alicante.
- Cuatro máquinas marinas de 130 caballos nominales cada una para la Real Armada, del sistema de Penn, puestas en las goletas *Andaluza, Guadiana, Huelva y Wad-Ras*. Estas máquinas son de dos cilindros cada una y llevan sus respectivos condensadores.
- Cuatro máquinas pequeñas *Petit cheval alimenter* para alimentar las calderas de las anteriores.
- Otra de dos cilindros alta y baja presion de 35 caballos, para un molino harinero en Córdoba.
- Otra de alta presion de 9 caballos.

En el de 1864...

- Una máquina de 40 caballos de dos cilindros verticales, para nuestro tren de cilindros.
- Una máquina de vapor de dos cilindros alta y baja presion de 35 caballos, para un molino harinero en Extremadura.
- Otra de alta presion de 15 caballos, para la fábrica de gas de Sevilla
- Una máquina de vapor de alta presion de 15 caballos, para un molino harinero de Villaviciosa.
- Otra de dos cilindros alta y baja presion de 15 caballos, para un molino de aceitunas, prensas hidraúlicas, en Aguilar (Córdoba).
- Otra de dos cilindros alta y baja presion de 30 caballos, para un molino harinero en Cabeza de Buey (Extremadura).
- Un martillo de vapor para clavar estacas, con destino á las obras del puerto de Sevilla, del sistema de Nasmitts.

En el de 1865...

- Una máquina de vapor de alta y baja presion de 40 caballos, para una mina de Linares.
- Otra idem id. de 35 caballos, para un molino harinero en Almodóvar del Campo (Mancha).
- Otra idem marina de 15 caballos, para un vapor.
- Otra de alta y baja presion de 15 caballos, para una mina de Linares.
- Otra idem id. de 9 caballos, para elevar agua de un pozo.
- Otra de alta presion de 20 caballos, para un molino harinero en Marchena.

Hemos hecho la reseña de las máquinas de vapor que hemos construido: por la desigualdad de esta produccion se comprenderá no es fácil fijar la cantidad de máquinas que podemos hacer cada año, pues esto depende de la demanda que haya; pero con el instrumental que poseemos, aumentando el número de operarios podiamos duplicar la produccion.

Digitized by Google

En el año de 1860 hicimos	3	máquinas con fuerza de caballos..................	53
1861.....	5	....	92
1862.....	5	....	82
1863.....	11	....	596
1864.....	7	....	158
1865.....	6	....	139
Total de máquinas.....	37	Total de fuerza de caballos........	1.120

Tambien ha sido construido por nosotros el tren de estirar hierro y su juego de cilindros.

Nuestro establecimiento, que data desde el año de 1857, ha sido creado en la esperanza de que la razon y la justicia harán que en adelante se proteja esta industria, ó al ménos no se la sacrifique como actualmente sucede con la proteccion dada á otras cuando á ella no se le concede ninguna; habiendo tenido que invertir un capital tan considerable como queda demostrado, dispuestos siempre á aumentar y mejorar la maquinaria actual á medida que las necesidades de la industria vayan reclamándolo.

Al principio solo pensábamos establecer un taller pequeño para las reparaciones que exigian la poca maquinaria que venia del extranjero y la de los vapores que frecuentaban el Guadalquivir; pero habiéndonos confiado el Gobierno de S. M. la construccion de cuatro máquinas de 130 caballos cada una, tuvimos que elevarlo á la altura necesaria para cumplir el compromiso que habíamos adquirido, y áun á mayor altura que la extrictamente necesaria, elevándola hasta poder comprometernos á la construccion de máquinas de 500 caballos, en la esperanza de que el Gobierno nos encargase algunas de las grandes máquinas que entónces proyectaba y que ha encargado al extranjero.

Al contestar á la anterior pregunta hemos hablado de la fabricacion del hierro de retal, para lo cual tenemos tres martillos de vapor. Con el mayor podemos forjar cualquiera pieza por potente que sea, ya eje recto, de codo ó forma determinada, pudiendo forjar ejes hasta de 765 milímetros. Constantemente forjamos los árboles que necesitamos, y entre otros últimamente el del vapor *Isla de Cuba* de la casa A. Lopez y Compañía, destinado al servicio de correos entre Cádiz y la Habana; por consiguiente, estamos en disposicion de forjar toda clase de piezas, sea cual fuese su tamaño hasta de 500 caballos de fuerza.

A LA PREGUNTA 3.ª La mayor parte del carbon que usamos es inglés, y del español solo una pequeñísima cantidad de las minas de Villanueva del Rio; del primero consumimos anualmente unos 25.000 quintales métricos en las calderas de vapor y en los hornos de reverbero para la fabricacion del hierro dulce; del segundo solo hemos usado unos 4.000 quintales métricos para las fraguas.

Coke inglés 138 toneladas métricas y 46 toneladas métricas del coke español de Villanueva del Rio.

El carbon de Newcastle es el que más generalmente usamos por su necesidad en los hornos de reverbero.

Este carbon cuesta en Inglaterra de 5 á 9 schelines la tonelada inglesa, ó sean 35 rs. por término medio los 1.000 kilógramos, y puesto en la fábrica, lo siguiente:

	Reales vellon.	
Precio de compra en Inglaterra..........................	35	
Seguro, etc..	1	
Flete..	110	
Gastos de desembarque....................................	10	
Comision 5 por 100 sobre 36..............................	1	80
Derechos á 3,25 los 100 kilógramos.......................	32	50
Total.................	190	30

De esta demostracion resulta que al fabricante inglés de máquinas no le cuesta los 1.000 kilógramos de carbon más que 35 rs. miéntras que á nosotros nos cuesta 190,30 rs. Por consiguiente trabajamos costándonos el carbon 5,45 veces más caro.

Si buscamos á cuánto por ciento corresponde el derecho de carbon de piedra con su valor al emplearlo por el fabricante inglés, veremos que es de 92,3 por 100 relacion que hay entre 32,3 de derecho que paga y 36 rs. que valen los 1.000 kilógramos de carbon en su país.

Hemos puesto los derechos en bandera extranjera porque los carbones se traen siempre en ella por ser sus fletes más baratos que los de los buques españoles.

Del carbon de Villanueva hacemos tan poco uso, porque siendo sumamente menudo y poco limpio, no nos permite más que mezclarlo en muy pequeñas partes con el inglés para los hornos y calderas, pudiendo usarlo solo únicamente para las fraguas.

	Reales vellon.
El precio de los 1.000 kilógramos de coke en Inglaterra......	60
Seguro..	1
Flete de 24 á 28 schelines son..........................	140
Gastos de desembarque y conduccion.....................	10
Comision 5 por 100 sobre 61..........	3 05
Derechos 3,25 los 100 kilógramos.......................	32 50
Precio en fábrica................	246 55

Los derechos del coke equivalen á 54 por 100 de su valor en Inglaterra.

HIERROS.

El material de hierro lo dividiremos en tres clases: fundido, en barras y en planchas.

El hierro fundido que hemos empleado hasta ahora en los cubilotes es el inglés.

	Reales vellon.
Por término medio cuesta los 1.000 kilógramos en Inglaterra...	275
Gastos de seguros y otros..............................	3
Flete...	110
Gastos de desembarque..................................	10
Derechos 15,60 los 100 kilógramos......................	156
	554

De esta demostracion resulta que al fabricante inglés de máquinas no le cuesta el hierro colado que emplea más que 275 rs. los 1.000 kilógramos, miéntras que á nosotros nos cuesta 554 rs., que es justamente el duplo de aquel.

En el hierro fundido, cuyos derechos equivalen á 56,72 por 100 de su valor en Inglaterra, fijamos el valor en aquel país porque es con quien tenemos que luchar en la construccion de máquinas.

Digitized by Google

Hasta hace dos años hemos usado el hierro de pequeñas dimensiones en su mayor parte de Inglaterra.

Hoy lo fabricamos nosotros empleando para ello el hierro de retal; y tambien continuamos haciendo el grueso para ejes, que siempre los hemos forjado de retal.

	Reales vellon.
Precio de esta clase de hierro en Inglaterra los 1.000 kilógramos...	800
Seguro, etc..	8
Gastos de desembarque..............................	10
Comision 5 por 100 sobre 801.......................	40 05
Derechos 78,10 los 100 kilógramos..................	781
Flete..	110
	1.749 05

Resultando pagan de derechos los hierros más de 97,60 por 100 de su primitivo costo.

En las dimensiones menores es áun más fuerte esta proporcion que asciende á 107 por 100; relacion que existe entre 91,15 rs. que paga de derecho y 85 rs. que valen los 100 kilógramos en Inglaterra.

El hierro en planchas para calderas de vapor y otros usos de esta clase lo hemos usado de la clase B. B. H. (Staffordshire) para el casco de las calderas, y el Bowling ó Lowmoor para las partes expuestas á la accion directa del fuego.

	Reales vellon.
La primera clase cuesta en Inglaterra los 1.000 kilógramos.....	1.200
Gastos de seguro, etc..............................	12
De desembarque.....................................	10
Flete 26 schelines.................................	110
Derechos 48 los 100 kilógramos.....................	480
Comision 5 por 100 schelines 1.212.................	60 60
	1.872 60

Relacion del derecho con su valor 48 por 100.

Las otras dos clases cuestan á 3.000 los 1.000 kilógramos.

TUBOS DE HIERRO DULCE.

Los de esta clase estirados para uso de calderas de vapor mercantes cuestan en Inglaterra los 1.000 kilógramos 3.870 rs., y sus derechos son 105,60 los 100 kilógramos, lo que da por resultado pagar 27,3 por 100 de su valor.

Digitized by Google

Los cobres y bronces que empleamos en nuestra fábrica son españoles excepto los tubos de bronce estirados y sin soldaduras, de los que más adelante nos ocuparemos.

Á LA PREGUNTA 4.ª Hemos tenido una época durante la construccion de las cuatro máquinas de 130 caballos en que hemos empleado 500 operarios, siendo unos 30 extranjeros, y los restantes españoles.

Hoy, debido á la disminucion de trabajo que ha ocasionado la crísis monetaria que atraviesa el país, y el no habernos encargado el Gobierno de S. M. ninguna otra máquina, se ha reducido nuestro personal á 350 hombres, de los cuales 10 son extranjeros y los restantes españoles.

Los extranjeros ganan por término medio unos 50 reales.

Los españoles segun sus oficios:

	Rs. vn.
Peones	8
Cerrajeros	10
Fabricacion de hierros	13
Carpinteros	13
Torneros	12
Horneros	13
Ajustadores	14
Fundidores	16

La localidad ofrece pocos recursos para la variacion del personal, porque áun cuando hay seis ó siete fundiciones y talleres en Sevilla, son de ménos consideracion, y por lo general sostienen poco personal obrero de esta clase, que necesita ser educado, y por lo regular no cambian de taller á no ser despedidos, ya sea por su conducta, ya por falta de trabajo.

Á LA 5.ª En contestacion á la pregunta segunda hemos hecho mencion detallada de las máquinas que anualmente hemos construido; por lo tanto nos referimos á lo dicho. No obstante haremos resaltar, que para la Marina Real no hemos vuelto á tener que construir nuevas máquinas desde entónces, siendo de notar que quedó completamente satisfecho el Gobierno de S. M., tanto á su recibo como por el buen resultado que han dado en el largo tiempo que llevan funcionando.

No hemos ejecutado ninguna máquina de marina mercante de importancia, y solo hemos hecho una para el vapor *Isabel* con destino al rio. Hoy estamos haciendo tres, una pequeña de 15 caballos, otra de 30 y otra de 100, ambas de alta y baja presion con condensacion, destinadas al tráfico entre Sevilla y Cádiz.

En cuanto á reparaciones las hemos hecho muy variadas, tanto como ajustar las máquinas, recomponer las calderas, y áun hemos tomado un vapor chico de hierro y alargádole; hemos hecho una reparacion en la máquina de la Draga de la limpia de este rio, de mucha consideracion, y hacemos continuamente la de los vapores-correos de la Habana y cuantos entran en el Guadalquivir hasta Sevilla.

No nos es posible decir la relacion que guardan las obras nuevas con las de reparacion.

Además de las calderas correspondientes á las máquinas indicadas, hemos ejecutado las siguientes:

PARA EL ESTADO.

Blasco de Garay	350 caballos.
Colon	350
Para una corbeta	300

Digitized by Google

Canarias................................	300
San Telmo.	70
Vencedor de África........................	80
Santa Justa..............................	40
Darro....................................	60
San Fernando.............................	30
San Servando.............................	34

Otras muchas de varias clases y formas de pequeñas fuerzas para la industria.

Á LA PREGUNTA 6.ª Sin dar un tipo muy exacto, podemos decir que 5.000 á 5.500 el caballo, comprendiendo la caldera, se puede tomar como tipo el costo del caballo de 75 kilográmetros.

Las piezas sueltas se venden de 2 á 3 reales el kilógramo, si son de hierro fundido, segun su forma, y si tiene ó no torno ó ajuste; las de hierro dulce de 6 á 8 rs., y las de bronce de 28 á 30 reales.

Á LA 7.ª No nos es posible dar esta relacion por no llevar con separacion estos trabajos.

Á LA 8.ª La razon principal de no fomentarse la construccion de máquinas de vapor marinas en España es bien óbvia, puesto que el combustible y materiales con que debe construirse está recargadísimo, como ha sido demostrado, por enormes derechos, siendo así que las máquinas de vapor, á su introduccion, no están recargadas más que con 2 por 100, dándose el contrasentido de imponer el 50, 60 y 90 por 100 y áun más de derechos en el material que debe emplearse en la construccion de aquellas; no construyéndose en España cascos de buques de hierro, por la misma razon de que el buque á su abanderamiento solo paga 57,60 rs. por tonelada, comprendido su casco, aparejos, máquina, anclas, cadenas, etc., miéntras que las chapas, el hierro de escuadra y demas que entrarian en la construccion, así como todos los articulos y material necesario para hacerlos en España, pagarian enormes derechos á su introduccion, lo que naturalmente haria que el buque saliese mucho más caro que en el extranjero; construyéndose los buques por esta causa fuera de España, naturalmente tambien deben construirse sus máquinas.

De este hecho resulta que á los constructores de buques y máquinas en España, no tan solo no se les da proteccion, como la tiene otra industria, sino que se les perjudica notablemente concediendo una verdadera proteccion á la mano de obra extranjera en este género de construcciones, puesto que ella queda libre de los derechos con que están gravados los constructores españoles tanto más, cuando áun dándoles libres los materiales que deben emplear en sus construcciones, siempre tendrian la desventaja del importe de gastos y fletes del material que tienen que emplear.

No parece sino que todas las disposiciones dictadas y que se dictan se encaminan á protejer á los constructores de máquinas extranjeros perjudicando á los nacionales.

Una de las disposiciones que más nos dañan y de las más recientes, es la publicada en la Gaceta del 3 de Setiembre de 1865, relativa á los tubos de hierro fundido para cañerías de agua, por la cual se nos imposibilita en adelante la construccion de ellos en el país, como vamos á demostrar.

Digitized by Google

	Reales vellon.	
Los 100 kilógramos cuestan en Inglaterra................	500	
Flete 22 schelines los 1.000 kilógramos..................	110	
Gastos de seguro y otros............................	5	
Idem de desembarque y conduccion......................	10	
Comision 5 por 100..................................	25	25
Derechos 12 rs. los 100 kilógramos....................	120	
Costo de 1.000 kilógramos traidos de Inglaterra á Sevilla.....	770	25
Para fundir 1.000 kilógramos de tubos en Sevilla, cuestan los 1.000 kilógramos de hierro colado en Inglaterra.........	275	
Flete los 1.000 kilógramos á 22 schelines que hacen........	110	
Gastos de seguro y embarque, etc......................	3	
Idem de desembarque y conduccion......................	10	
Comision 5 por 100..................................	13	80
Derechos 15,60 los 100 kilógramos....................	156	
	567	80

Para fundir 1.000 kilógramos de tubos se necesitan 500 de coke, que cuestan lo siguiente:

500 kilógramos de coke en Sevilla....................	123	65
Mano de obra, mermas, interés, gastos de administracion y reparacion..	127	
	250	65

Resúmen del costo de fundir en España 1.000 kilógramos de tubos.

Costo del material..................................	567	80
Combustibles, mano de obra, interés, mermas, gastos generales y de conservacion..................................	250	65
Costo total..........	818	45
Costo de 1.000 kilógramos de tubos de hierro traidos de Inglaterra..	770	25
Diferencia de costo en favor de Inglaterra................	48	20

Digitized by Google

Derechos que adeuda en España el material que se introduce para 1.000 kilógramos de tubos.

	Reales vellon.
El hierro	156
El coke	16 25
	172 25
Derechos que adeuda al introducir 1.000 kilógramos traidos de Inglaterra	120
Se exige de más al constructor español	52 25

Al poner el costo de los tubos fabricados en España se notará que no se carga en ellos las utilidades que deba exigir el fabricante, y que solamente hemos puesto su costo, mas no el precio de venta; sin embargo, se vé que áun así hay una diferencia de 48,20 rs. en favor de los constructores ingleses, y que esta diferencia dimana de que al fabricante español se le cobran 52,25 rs. más de derechos que al extranjero. Apenas podria creerse esto si no lo demostráramos con datos tan palpables; es pues imposible en adelante competir con ellos si no se modifica esta disposicion.

¿No es pues un absurdo que un fabricante que paga una contribucion á la Nacion, y que mantiene muchos centenares de familias españolas, se tenga que ver privado de uno de los ramos de su industria? Y por qué? Por favorecer al pueblo tal ó cual en una cantidad insignificante con relacion á la vida de una industria, que empieza á nacer en el pais y necesita naturalmente proteccion hasta verse desarrollada y adquirido fuerzas propias. De manera que nuestros Aranceles no tratan bajo el pié de igualdad al constructor español y extranjero, sino que entre ambos ha establecido un fuerte derecho protector, pero protector en favor del fabricante extranjero.

Queda demostrado evidentemente que nos es imposible hacer en adelante tubos de hierro fundido, y esto que al parecer es poco importante por ser un solo artículo, lo es, y mucho, porque en España donde no hay grandes consumos las fundiciones y talleres de construccion no pueden estar divididos, porque no teniendo demanda suficiente para dedicarse á ramos especiales, necesitan para sostenerse aceptar toda clase de trabajos, bien al contrario que Inglaterra donde por sus favorables circunstancias y adelanto en la industria acude todo el mundo á comprar, y en consecuencia esta industria se ha subdividido en ramos especiales, habiendo muchos establecimientos que solo se dedican á producir tubos, lo que les proporciona poderlos vender á más bajo precio.

La otra disposicion que perjudica considerablemente á los constructores de máquinas de España es la dada en 28 de Junio de 1865 por la Direccion general de Aduanas para aclarar el artículo 443 del antiguo Arancel, y 438 del presente, que dice así:

«Las piezas sueltas y partes incompletas de las máquinas comprendidas en las dos partidas anteriores, las duplicadas ó de repuesto, aunque vengan juntas con las principales y los árboles de trasmision con sus adherentes, *sean cualesquiera sus materiales*, por avalúo 10 ó 12 por 100.»

Dicha Direccion pasó una circular por la cual se exige adeuden los tubos de laton sin soldadura para construccion y reparacion de calderas de vapor marinas y otras, por las partidas 397 del antiguo Arancel y la 394 del moderno, que dice así:

«Laton en cascos para braseros, calderas, peroles ó piezas de batería de cocina á medio labrar y en tubos pulimentados ó sin pulimentar, los 100 kilógramos 437,50.»

Digitized by Google

Esto nos ha originado hacer varias protestas por no poder conformarnos con un recargo tan exorbitante como el que resulta por esta nueva disposicion que vamos á hacer resaltar.

La última partida de tubos de laton que hemos traido de Inglaterra, consistente en 16 cajas con 800 tubos para unas calderas de vapor de 300 caballos que acabamos de construir para el Gobierno de S. M., tienen de costo en Inglaterra, reales vellon............... 58.000

Por venir en vapor español adeuda por la partida 438 el 10 por 100..................................	5.800
Estos mismos tubos adeudados por la partida 394, (6.150 kilógramos á 437,50 los 100 kilógramos).............	26.906 25
Diferencia..........	21.106 25

Una vez conocida esta diferencia que nos perjudica tanto, puesto que al contratar las calderas con el Gobierno de S. M. en 31 de Agosto de 1864 la aclaracion de la Direccion general de Aduanas no se habia publicado, y nosotros calculamos el precio de ellas considerando que los tubos adeudarian como venian adeudando, considerados como piezas sueltas de maquinaria, así como tambien lo calcularon los Ingenieros de la Armada para la formacion del presupuesto del costo de las mismas. Por esta variacion sufrimos una pérdida en esta construccion de rs. vn. 21.106 que es un 36 por 100 del precio en Inglaterra de los mencionados tubos.

Pero áun cuando ya prevenidos para lo sucesivo lo tengamos en cuenta para el precio de las calderas, es evidente que esta disposicion viene á gravar las onerosas condiciones en que ya se encuentran los constructores de máquinas. ¿Y es posible que las nuevas disposiciones, que como parece debia suceder tratasen de enmendar los perjuicios que las anteriores ocasionan á esta industria, procurando aminorarlos é irla poniendo en igual grado de proteccion que tienen las otras, sea lo contrario, en términos que no parece sino que á todo trance se la quiere matar?

Estos tubos no se fabrican en España, y sin embargo se les impone un derecho de 46,39 por 100, es decir, aumentándole 36,39 al que venian pagando.

Si examinamos el espíritu de las dos partidas, veremos que la 438 relativa á las piezas sueltas de maquinaria, dice después de una coma: «Cualquiera que sean sus materiales». Pues bien: los tubos de laton sin soldadura y estirados son piezas sueltas de maquinaria que no se elaboran en el país, y lo son porque hoy no se construyen calderas de vapor marinas, ni locomotoras sin estos tubos, no pudiendo dar máquinas de vapor sin su correspondiente caldera. El Arancel no ha fijado derecho en particular á las calderas por considerarlas como parte incompleta de maquinaria. ¿No es, pues, lógico suponer que los tubos de caldera de que forman parte hayan de ser tambien considerados partes incompletas de maquinaria?

El art. 394 del Arancel hace relacion á braseros y peroles, que no tienen ninguna analogía con la maquinaria, y áun cuando en él se habla de tubos de laton pulimentados ó sin pulimentar, serán tubos destinados, sin duda, á otros usos, quizás á la fabricacion de camas ú otros objetos de uso doméstico.

El espíritu de estas dos partidas es pues bien diferente, y esperamos que se aclaren y expliquen bien para evitar estos trastornos que tan perjudiciales son á la industria.

Resulta de estos hechos, que las dos disposiciones, la una bajando el derecho á los tubos de hierro fundido en el extranjero, imponiéndoles solamente 18 por 100, y dejando subsistente el del lingote con que se fundian en España, que es de 56,72, y la otra subiendo el derecho de los tubos de laton sin soldadura 36,39 por 100 sobre el que pagaban los que se emplean exclusivamente en la construccion de calderas, son ambas un ataque directo á los establecimientos de fundicion y construccion de máquinas, como si no estuviesen ya bastante perjudicadas con las disposiciones anteriores.

Digitized by Google

El juego de calderas de que ahora nos ocupamos, con sus chimeneas y chaquetas de calor de la fuerza colectiva de 300 caballos

	Reales vellon.
costarian en Inglaterra..	300.000
Su derecho 10 por 100 de su valor..................................	30.000
Total..............................	330.000

El material para construir en España las mismas calderas pagaria los siguientes derechos, si se dejase subsistente el nuevamente impuesto á los tubos de laton:

45.790 kilóg., chapa para cascos y chimeneas, á razon de 48 rs. los 100 kilóg.	21.979	20
472 idem, tubos de hierro para estais, á 105,60 los 100 kilóg.......	498	43
7.392 idem, en 906 tubos de laton, á 437,50 los 100 kilóg.........	32.340	
10.522 idem, hierro dulce para estais, roscones y tuercas, á 78,10 los 100 kilóg..	8.217	68
Derechos pagados por el material..................................	63.035	31
Dichos, por las calderas construidas en el extranjero....................	30.000	
Habria pagado el constructor español de más........................	33.035	31

Es decir, 110 por 100 más.

En el caso más favorable en que estábamos ántes de adeudar 10 por 100 de su valor los tubos, importaria el adeudo lo siguiente:

45.790 kilóg., chapa..	21.979	20
472 kilóg., tubos de hierro......................................	498	43
7.392 kilóg., tubos de laton, su costo en Inglaterra 69.763,74, derecho 10 por 100..	6.976	37
10.522 kilóg., hierro dulce para estais............................	8.217	68
Derechos pagados por el constructor español........................	37.671	68
Dichos, por el extranjero..	30.000	
Paga de más el constructor español................................	7.671	68

De modo que, áun en el caso más favorable de dejar subsistente el antiguo derecho de los tubos, áun pagará el constructor español 25 por 100 más que el extranjero. Por lo que se ve que en todas las disposiciones preside el mismo principio de hacer pagar más al constructor español que al extranjero.

Pasemos á un tipo más general para abarcar la construccion de máquinas de vapor, tomando por tipo una de alta presion de fuerza de 20 caballos nominales, ó sean de 40 á 50 de 75 kilográmetros para uso industrial.

Una máquina de estas condiciones, con su caldera,

costaria en Inglaterra..	40.000
Adeuda únicamente el 2 por 100 de su valor.........................	800
Total..............................	40.800

Digitized by Google

Para construir una igual en Sevilla, se necesita:

	Reales vellon.	
6.000 kilóg. de hierro fundido, su derecho 15,60 los 100 kilóg.........	936	
500 idem de coke para fundirlo, derecho y gastos....................	16	25
840 idem de hierro dulce, sus derechos 78,10 los 100 kilóg..........	656	
862 idem de laton español que no adeuda............................	»	
5.910 idem de planchas de hierro dulce para caldera, su derecho 78,10 los 100 kilóg.....................................	2.836	82
Reales vellon.........................	4.445	07

Si de esta cantidad rebajamos los 800 rs. que pagan de derecho las máquinas extranjeras á su introduccion, quedará un recargo de 3.645 rs. al fabricante español: es decir, que se le exige más de cuatro veces de derechos que al extranjero. Y este recargo ya tan enorme, lo es mucho más si los comerciantes ó los mismos fabricantes hacen declaraciones suponiendo tipos de precios inferiores á los que realmente cuesta, como suele suceder; de suerte que el constructor español se encuentra tener que luchar en condiciones sumamente onerosas, impuestas por su mismo Gobierno, contra un país de por sí muy adelantado y cuya produccion es mucho mayor que la que puede consumir, y por lo tanto ha de procurar la exportacion por todos los medios posibles á su alcance. Estas razones son generalmente conocidas, y además es sabido por todo el mundo que en Inglaterra se construye toda clase de artefactos más baratos que en ninguna otra Nacion, resultando de esto, que se piden precios y se encargan máquinas, en vez de dirigirse á los constructores españoles, los que léjos de poder imponer condiciones, se encuentran sometidos á una presion que no les permite desarrollar sus fuerzas.

De este nuevo ejemplo sacaremos la misma consecuencia que del anterior: es decir, que el derecho protector existe, pero en favor del constructor extranjero.

CONSECUENCIAS DE LOS DATOS ANTERIORES.

Vamos á entrar en ellas con referencia á nuestra industria esencialmente, pero sin que por ello dejemos de vernos obligados á tocar con otras, pues que no hay ninguna que no esté ligada á las demas.

Principiamos manifestando nuestra oposicion de que no creemos que absolutamente pueda nacer ni prosperar ninguna clase de industria en nuestro país, si no se la da la proteccion que necesita, bien por sus condiciones generales, bien porque al nacer ninguna puede producir con tanta economía como las que llevan largos años de existencia, y por consiguiente sin proteccion no hay lucha posible. Bien fácil es de comprender que son grandes las dificultades con que se encuentra el que al establecer una nueva tiene que acudir á otro país: primero, para proveerse de los útiles necesarios á ella; segundo, para hacerse de maestros y operarios, que puedan enseñar su arte ú oficio á los del país, lo que le ocasiona que por razon de los trasportes, sus máquinas ó instrumentos les cuestan más, y que al solicitar maestros y operarios, éstos, para abandonar su país, exigen generalmente doble precio por su trabajo, debiéndose aumentar á esto los costos considerables del viaje de ellos y sus familias, de venida y regreso, pues todos exigen esta condicion, debiendo tenerse en cuenta el poco trabajo que hacen durante su aprendizaje los del país. De estas consideraciones podrá deducirse la enorme desventaja del que emprende una industria nueva contra el que lleva muchos años de tenerla establecida.

Con otra dificultad se encuentra, siendo esta áun mucho mayor que las anteriores, la cual es la escasez de demandas para los productos de la nueva industria, puesto que al nacer regularmente existen pocas en el país que necesiten de ella; resultando de esto, que siendo insignificante el consumo, el valor de la mano de obra que puede hacerse en el año en el establecimiento no está en relacion con sus medios, siendo el resultado que el interés del capital empleado en edificios, máquinas y gastos generales

Digitized by Google

de administracion, pesan sobre una masa infinitamente menor de obra que la que con iguales medios podrian ejecutarse en un país en que la demanda de trabajo sea mucho mayor.

Agréguese á esto, que siendo en nuestra nacion muy escaso el numerario, el interés es mucho más caro que en los demas países de Europa, y esta es una de las mayores contrariedades con que en el nuestro tiene que luchar la industria. Estas y otras infinitas, son, en tésis general, las dificultades con que se encuentra al nacer toda nueva industria; vamos á procurar poner de manifiesto las que además de aquellas existen en contra de la nuestra.

Primera. Como que los Aranceles no se han formado de una vez, teniendo cuidado de armonizarlos de modo que todas las industrias tengan en ellos igual proteccion, sino que por el contrario se han ido modificando y variando por distintas disposiciones á consecuencia de las diferentes reclamaciones del interés individual, ha resultado que unas industrias tienen proteccion, miéntras otras, en cuyo caso está la nuestra, léjos de tenerla, está enormemente perjudicada; y de la proteccion dada á las industrias *ferrera, carbonera, agrícola* y *naval*, proteccion que estamos léjos de pedir ni desear les sea retirada, porque creemos les es necesaria y tambien beneficiosa á la nacion entera, ha resultado darse hoy una verdadera, clara é innegable proteccion á los constructores de máquinas extranjeras, con notable perjuicio de los españoles, puesto que como queda demostrado están cargados los hierros y carbones con derechos de 40, 50, 90 y áun más por 100, y las máquinas solo con el de 2 á 6 por 100, así como las destinadas á los caminos de hierro con todo su material, herramientas y demas, enteramente libres, siendo su consecuencia, que para éstos no podemos hacer ninguna clase de trabajo, y muy poco y de corta importancia para los particulares.

Segunda. Esta misma anomalía, pues de tal puede calificarse, hace que los constructores de máquinas en España, ni ahora ni miéntras no se les coloque en otras condiciones, puedan construirlas, no solo para el extranjero, sino ni áun para la Isla de Cuba. En su consecuencia quedamos reducidos á trabajar únicamente para el país, y bien sabido es que en el nuestro no hay apenas establecimientos industriales, y los que se forman, si son de alguna importancia, encargan al extranjero sus máquinas, encomendándonos solo las de pequeña potencia. Considerando que será bien comprendido por los señores que componen la Comision cuán desfavorable es nuestra posicion, no nos extenderemos más en observarles las infinitas dificultades con que venimos luchando.

Vamos á procurar probar la importancia de nuestra industria y la necesidad, no solo que se la haga justicia y se la saque de las onerosas condiciones en que se la ha colocado, sino que se la dé una proteccion resuelta y decidida, para que una vez que ha nacido pueda prosperar y aclimatarse en el país, y no perezca á consecuencia de hallarse tan enormemente perjudicada.

Es tal la importancia para cualquier país de que en él existan grandes establecimientos de construccion de máquinas, que miéntras que no los haya no podrán nacer, crecer y desarrollarse las demas industrias, porque si tienen que proveerse de máquinas extranjeras, esto será un gravísimo inconveniente para que nadie intente dedicarse á ningun género de industria. Y en fin, demos el caso que al establecerse alguna nueva compre sus máquinas en el extranjero, si no existen grandes establecimientos en que puedan hacer sus indispensables reparaciones, ¿cuales no serán los perjuicios que á un establecimiento fabril no se le ocasionarian si para ellas tuviese que acudir al extranjero? Serian inmensos, incalculables; por consiguiente, si un país ha de llegar á ser industrial, es preciso é indispensable que la primera industria que se establezca sea de la construccion de maquinaria.

Creemos haber probado, que para que pueda hacerse un país industrial, lo primero que se necesita es poseer talleres de construccion. Procuraremos ahora demostrar la necesidad en que está todo país de hacer los mayores esfuerzos para crearse las industrias modernas y procurar hacerse independientes dejando de ser tributario de otro.

La primera condicion del hombre debida á su inteligencia, es la de aspirar constantemente á adelantar y mejorar su modo de ser y existir: esta ley del progreso general ha hecho que el hombre, desde su estado salvaje, haya pasado á ser cazador, pastor, agricultor, y seguir inventando las demas industrias que sus necesidades iban exigiendo. ¿Qué sería de una sociedad que se estacionara y quedase reducida á

Digitized by Google

ser siempre pastora y agricultora? Quedaria atrasada y relegada del resto del mundo; quedaria siempre pobre, porque no tendria más que dos medios de produccion, miéntras que las naciones que se dediquen á otras industrias se harán ricas porque multiplicarán sus medios de produccion, poblándose más, porque las naciones se pueblan á medida que el hombre encuentra medios de ocupacion y sustento. Además, aunque nadie ciertamente puede negar la importancia de la agricultura, puesto que es la productora del alimento, sin embargo, en sus productos entra mucho ménos mano de obra que en los de otras industrias; por consiguiente, éstos representarán más capital que los de aquella, siendo en consecuencia la industria un elemento mucho más poderoso para poblar que la agricultura, lo que está bien probado en nuestro país, cuya poblacion es tan escasa á causa de la falta de aquella.

¿Por qué la Inglaterra se ha hecho tan poderosa? ¿Por qué se ha poblado tanto? Porque se ha creado una industria poderosísima. ¿Y cómo se la creó? Ayudándola su Gobierno con todo género de protecciones prohibitivas, miéntras no se hizo tan potente que no tuviese que temer la concurrencia de la de otros países; hoy que sabe ha llegado este caso, la sigue protegiendo por distintos medios; abre sus mercados á las industrias extranjeras, porque la suya no tiene por qué temerlas, procurando fascinar á los demas países, para que imitándola le abran sus mercados, porque la necesidad de su industria es ésta, y porque está segura que en todas partes será vencedora y no vencida, logrando así contener el desarrollo industrial en otros países ó impedir enteramente su nacimiento.

En la reciente colosal lucha americana ¿por qué el Norte venció al Sur? Porque la riqueza del Norte es debida á la industria, y por eso es mayor que la del Sur, que es debida á su agricultura.

Al estado que ha llegado la civilizacion humana, ninguna nacion será grande, rica é independiente si se contenta con ser únicamente agricultora; necesita hacer toda clase de esfuerzos para hacerse industrial, y sobre todo para producir sus carbones, hierro y máquinas de guerra; sin esto no podrá ser nunca grande ni independiente; patente es el caso actual.

El Gobierno de S. M. está construyendo buques y máquinas en Inglaterra y encontrándose en guerra con Chile y el Perú, y habiéndose aquella declarado neutral, estamos expuestos á que no nos permitan salir las dos fragatas blindadas que están á punto de terminarse. ¿Y si esto es en el caso de ser únicamente neutral entre partes beligerantes, qué sería en el caso de ser una de ellas? De aquí se deduce, que para la independencia y grandeza de una nacion no hay ninguna industria tan necesaria y tan indispensable como lo son la produccion del hierro, carbones y construcciones de máquinas y buques de vapor. Así la Francia al principio de crearse esta clase de establecimientos les dió la proteccion decidida que en un célebre discurso pidió para ella Mr. Arago. Esta nacion encomendó la construccion de máquinas de vapor de guerra á la industria particular naciente, pagando 50 por 100 más que el precio en que podia haberlas adquirido en Inglaterra. Posteriormente en los años de 1862 á 63, necesitando 12 buques de gran porte de hierro y vapor, fueron éstos contratados con la casa de los Sres. Caird y compañía de Freenok (Escocia), exigiendo que por lo ménos seis serian construidos en Francia en un astillero que al efecto debian aquellos establecer en S. Nazaire. De este modo, si bien es verdad que los 12 buques habrán tenido que sufragar la mayor parte del costo del astillero, tambien es seguro que el país se halla dotado con un establecimiento más, y que los buques que en él se construyan en lo sucesivo ya no tendrán que soportar igual recargo. Esta decidida proteccion ha hecho que aquellos establecimientos se formasen y que se encuentren hoy en estado de competir con Inglaterra, y la Francia, gracias á ella, puede producir y produce todos los buques y máquinas que necesita; si no hubiera hecho aquel sacrificio para apoyar y favorecer aquella industria naciente y crearse otra, no hubiera progresado ni sería tan poderosa como hoy lo es. Creemos que no podrá ponerse en duda, que si aspiramos como debe ser, á que nuestra nacion sea grande é independiente y deje de ser tributaria de otras, poseyendo en sí los medios de producir los buques y máquinas que necesite para hacerse respetar, debe el Gobierno de S. M. dar una proteccion fuerte y decidida, cueste lo que cueste, á las industrias *carbonífera*, *ferretera* y *constructora* de *máquinas* y *buques*.

De cuanto llevamos manifestado, se deduce como hemos dicho, que no ha precedido á la formacion de los Aranceles un principio fijo, y que además éstos han sido modificados después en diversos sentidos,

Digitized by Google

resultando que no hay armonía en ellos, y que unas industrias tienen concedida proteccion á costa de otras enormemente perjudicadas.

Dos escuelas dividen hoy á los economistas, la librecambista y la proteccionista; pues bien, hay que adoptar una de ellas. Si se adoptase la primera, habria que aceptarla con todas sus consecuencias, esto sería en nuestra opinion la ruina del país: si la segunda, es indispensable hacer lo mismo.

Hemos sentado por principio que creemos que la industria no podrá prosperar en nuestro país si no se la continúa favoreciendo con proteccion, y por eso creemos que debe continuarse dispensándosela á todas, pero es necesario que á la nuestra se la iguale con las demas, y se la dé una proteccion razonable, por lo que pedimos se imponga un derecho de 30 por 100 á la introduccion en España de las máquinas extranjeras, y que si llega el caso de poder trabajar para el extranjero ó nuestras posesiones ultramarinas, al exportar sus productos se les devuelva el importe de los derechos que hayan pagado á la introduccion del material empleado en las máquinas que se exporten; sin lo cual no podemos competir con los constructores extranjeros, y que se aumente el derecho á la tubería de hierro fundido en proporcion á lo que paga el lingote. Con esta proteccion, aunque infinitamente menor que la dispensada á las industrias carbonera, ferretera y agrícola, creemos que podremos luchar, sostenernos y crecer.

Lo que no podremos soportar es quedar en las onerosísimas condiciones en que nos encontramos, pues que siguiendo en ellas nuestra ruina será segura; por lo que si no se nos concediese la imposicion de aquel derecho, no podremos ménos de pedir que se nos den libres de todo derecho los combustibles y materiales que debemos emplear en nuestras construcciones, aunque al hacer esto tengamos el sentimiento de pedir lo que pueda perjudicar á otras industrias importantísimas, pero no pedimos ninguna injusticia, y sí únicamente que se nos trate bajo un pié de justa igualdad con las otras; si á ellas se las concede proteccion, proteccion debe concedérsenos, y si no se nos da á nosotros, tampoco debe darse á las demas en perjuicio de la nuestra. Igualdad y justicia es lo que únicamente deseamos.

Sevilla 23 de Marzo de 1866.=Portilla hermanos, y White.

CONTESTACION

DE LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL ESTABLECIDA EN BARCELONA.

A la pregunta 1.ª En sus talleres de fundicion, construccion y calderería tiene montadas y funcionando las herramientas que se detallan:

TALLERES.

62	Tornos.
24	Máquinas de planear.
2	Idem para tornear cilindros de máquinas de vapor.
24	Idem de mandrinar y agujerear.
6	Idem de roscar tornillos.
2	Idem plataformas para dentar.

FORJA.

1	Martinete á vapor con pilon de 24 quintales, su horno y caldera de vapor.
1	Ventilador para 22 fraguas.



CALDERERÍA DE COBRE.

1 Cilindro para curvar planchas.
1 Máquina para estirar tubos.
2 Tijeras para cortar planchas.
1 Ventilador para 3 fraguas.

CARPINTERÍA.

3 Tornos.
1 Sierra-mecánica vertical para 4 hojas.
2 Idem id. circulares.
1 Idem id. sin fin, ó de cinta.

FUNDICION DE HIERRO.

2 Ventiladores para 4 hornos ó cubilotes.
1 Molino para tierras.
5 Gruas radicales.

CALDERERÍA DE HIERRO.

1 Máquina de remachar á vapor.
1 Cilindro para curvar planchas.
3 Tijeras-punzones.
2 Punzones.
3 Máquinas de agujerear.
2 Idem para cortar tubos.
2 Ventiladores para 18 fraguas.
1 Grua corredera á mano.

MÁQUINAS VARIAS Y APARATOS.

1 Grua corredera mecánica.
5 Idem id. á mano.
5 Idem fijas radiales en los patios.
1 Prensa hidráulica de 2.800.000 kilógramos presion.
1 Idem id. de 300.000 kilógramos idem.
1 Varadero de madera y 3 xigris de servicio. Nuestra cuarta parte de interés en el varadero del Puerto para reparacion de buques mayores.
1 Escala mecánica.
1 Chalana de hierro para el trasporte de calderas de marina.
1 Pescante de hierro para cargar calderas idem.
1 Muela grande para acicalar.

MÁQUINAS DESMONTADAS.

1 Martinete á vapor con pilon de 44 quintales.
1 Idem id. id. 5 quintales.

Digitized by Google

MÁQUINAS DE VAPOR PARA LOS TALLERES, Ó SEA SUS MOTORES.

1 De 25 caballos, mediana presion para los talleres.
1 De 10 idem, id. id. id.
1 De 20 idem, id. id. id. para las caldererías.
1 De 3 idem, id. id. id. para la fundicion.

	Reales vellon.
Capital nominal de la Sociedad	20.000.000
Idem efectivo ó desembolsado	19.000.000
Idem fijo en terrenos, edificios, maquinaria, útiles, modelos y ajuar	13.000.000
Idem flotante en materiales, trabajos en obra, efectos para vender, caja y créditos	6.000.000
Valor medio de los materiales acopiados para la fabricacion	2.000.000
Gastos anuales de conservacion y desmérito de los edificios, máquinas, útiles, modelos y enseres	330.000
Gastos anuales de administracion.—Personal de ingenieros, dibujantes, contramaestres de taller, oficinas, guardianes y porteros	430.000
Gastos anuales generales de contribuciones, quebrantos en la venta de papel, calderilla, seguros de incendios, corretajes de giros, giros de caudales, representacion, litigios, comisiones, acarreos, viajes, publicaciones, impresiones, gastos de material para la contabilidad y para el dibujo	220.000

La Junta directiva la componen tres directores, todos españoles, de los cuales dos son ingenieros mecánicos y el otro económico; es retribuida con el 12 por 100 de las utilidades líquidas.

La Junta de gobierno, compuesta de cinco individuos, es retribuida con el 3 por 100 de las utilidades líquidas.

A LA PREGUNTA 2.ª El número de caballos de vapor de 75 kilográmetros que ha construido desde el año de 1858 al 1865 inclusive, es de 460 para la marina, y 1.024 en máquinas fijas, en la escala de 1 á 130 caballos.

Es de notar que el año de 1864 ha construido más de 300 caballos fijos ó terrestres.

Digitized by Google

Con los recursos de sus talleres puede producir anualmente 2.000 caballos de fuerza, segun sea la potencia y sistema de las máquinas.

La fuerza máxima de cada máquina que puede construir para la navegacion es la de 800 caballos.

Posee las forjas y martinete para forjar todas las piezas, á excepcion del eje-cigüeña y el del hélice para máquinas mayores de 350 caballos, cuya operacion no le ha convenido ejecutar por la razon de no prever el caso de utilizar con frecuencia un martinete más fuerte que los que posee.

A LA PREGUNTA 3.ª Consume el carbon mineral y coke procedente de Inglaterra, y sus precios en el taller, son:

El carbon mineral de 21'63 á 22'83 rs. vn. los 100 kilógramos, y el coke de 26'44 á 33'65.

Para la construccion de las máquinas á vapor, emplea:

El hierro fundido en lingotes.

El hierro batido ó estirado.

El acero, y

El bronce.

El hierro en lingotes procede de Inglaterra, y su precio en el taller es de 57'69 á 62'50 reales vellon los 100 kilógramos, y las clases especiales 72'11 á 91'34 rs. vn. los 100 kilógramos.

El hierro batido ó estirado comun se emplea del extranjero y del reino, en la proporcion aproximada de $^3/_5$ del país y $^2/_5$ del extranjero.

Sus precios, tanto del uno como del otro, son variables segun su clase, de 153'84 rs. á 201'92 reales los 100 kilógramos.

El acero se importa del extranjero, y sus precios, segun clase, varían de 438 á 750 rs. los 100 kilógramos.

El bronce procede todo del reino, y su precio fluctúa entre 865 y 1.010 rs. los 100 kilógramos.

Para las calderas de vapor se emplean las planchas de hierro, y los remaches de procedencia extranjera. Cuestan al taller:

Las planchas comunes de 164 á 202 rs. vn. los 100 kilógramos.

Idem id. para los fuegos de 275 á 337 idem id. id.

Idem id. id. medidas extraordinarias de 385 á 480 idem id. id.,

Y los remaches de 375 á 500 idem id. id.

A LA 4.ª El número de operarios ocupados á jornal ha sido, por término medio, como sigue:

En el año 1861	740
Idem id. 1862	703
Idem id. 1863	660
Idem id. 1864	594
Idem id. 1865	409

Siendo de advertir que la mitad del último año y hasta la fecha solo han trabajado $^3/_4$ de jornal.

A excepcion de cuatro extranjeros que están ocupados en estos talleres desde há 20 años, todo el personal es español, y el jornal de los extranjeros se computa al igual que el de otros del país.

Esta provincia es la que cuenta más talleres de construccion de máquinas, y siempre se ha presentado suficiente personal de operarios para el trabajo.

Digitized by Google

A LA PREGUNTA 5.ª Esta Sociedad ha construido y vendido desde el año 1858 al 1865 inclusives las siguientes máquinas á vapor con sus respectivas calderas, por ser los únicos pedidos recibidos.

	Máquinas.		Caballos.
Para la Armada Nacional	3	de	130
Para el Gobierno ó el Estado	2	»	25
Para la marina mercante	1	»	70
Para la industria	1	»	80
Máquinas fijas	2 gemelas	»	60
	2 idem	»	50
	1	»	30
	6	»	25
	5	»	20
	4	»	16
	2	»	12
	3	»	10
	4	»	8
	9	»	6
	8	»	3
	10	»	2
	8	»	1
Para el cuerpo de Artillería	3	»	12

Desde el año 1861 al 1865 inclusives ha construido esta Sociedad las calderas de vapor sueltas que se detallan:

	Kilógramos.
Para la Armada Nacional 6 calderas de peso de	69.744
Para el servicio de faros, 1 idem de	7.092

Para la marina mercante:

	Kilógramos.
Buque Tharsis, 2 calderas de peso de	32.370
» Pelayo, 2 idem id	33.954
» Hamburgo, 2 idem id	31.832
» Marsella, 2 idem id	44.227
» Galiano, 1 idem id	17.705
» Jaime II, 2 idem id	43.607
» Mahonés, 1 idem id	10.750
» Ter, 2 idem id	61.505
» Berenguer, 2 idem id	44.378
» Jaime I, 2 idem id	43.469
	363.797

Se han presentado al Gobierno y á particulares proyectos, planos y presupuestos para la construccion de trenes de limpia y de buques á vapor con casco de hierro, pero no han sido contratados estos trabajos ni se han realizado en España.

Digitized by Google

MATERIALES EMPLEADOS EN REPARACIONES DE LA MARINA MERCANTE.

	Kilógramos.
En las calderas..............................	231.702
En los buques...............................	14.640

A LA PREGUNTA 6.ª El precio medio de un caballo de 75 kilográmetros en máquinas de marina completas es de 6.700 reales vellon. Dicho precio varía bastante, segun el sistema de la máquina y su buena construccion.

Es difícil fijar un término medio respecto del valor de las piezas sueltas de maquinaria, pues las de hierro batido varían desde 4 á 20 rs. el kilógramo, las de hierro fundido de 3 á 12 rs. el kilógramo, y las de bronce de 15 á 30 rs. el kilógramo.

En las reparaciones de los cascos de hierro y de las calderas varía tambien mucho el precio del material que se emplea, si la reparacion se ha de contar á tanto el material invertido, inclusos los jornales de su colocacion y gastos. Por ejemplo, un kilógramo de plancha vale de 5 á 15 reales, segun el punto del casco ó caldera donde se aplica, pues los hay muy difíciles de operar; así los jornales de los operarios son la base del tanto por kilógramo del material invertido.

En la práctica no se usa este sistema para contar el importe de los reparaciones, y se facturan contando el material en sí, y los jornales y gastos invertidos en su preparacion y colocacion aparte.

A LA 7.ª En el ejercicio del año 1863 facturó por reparaciones en máquinas y calderas de buques á vapor mercantes, inclusas algunas de las calderas expresadas en la contestacion 5.ª, rs. vn.. 1.538.600

En el ejercicio del año 1864, facturó por iguales conceptos, inclusa la reparacion en el vapor *Amparo* del servicio de faros............................ 1.140.700

La relacion de los trabajos de marina con la suma de los demas del taller, fundicion y calderería, ha sido :

EN EL EJERCICIO DEL AÑO 1863.

	Reales vellon.
Terrestre................................	5.536.200
Marina..................................	1.538.600
Total....................	7.074.800

EN EL EJERCICIO DE 1864.

Terrestre................................	6.321.400
Marina..................................	1.140.700
Total....................	7.462.100

Digitized by Google

Aunque en 1864 se produjo ménos en la proporcion de la disminucion de operarios, se facturó más en razon de haber concluido en el segundo período varios trabajos que quedaron pendientes del primero.

El ejercicio del año 65 no se puede continuar porque el año económico del establecimiento corre desde el 15 de Marzo de 1865 y concluirá en 14 del mismo mes del presente; pero por la notable disminucion de operarios, y van seis meses de no trabajar más que 3/4 partes, es de calcular que la produccion será mucho ménos.

Á LA PREGUNTA 8.ª La causa del escaso desarrollo que ha logrado en España la construccion de máquinas de vapor aplicadas á la navegacion está en los Aranceles vigentes. Estos señalan un derecho de 2 á 3 por 100 segun bandera á las máquinas de vapor, por avalúo, y las de los buques ni áun esto pagan, porque en el derecho de tonelaje, de porte ó de abanderamiento de un vapor se comprende la nacionalidad del casco, sus máquinas, aparejos y vituallas, ó lo que es igual, no pagar nada las máquinas á vapor. Por contra, la industria nuestra viene gravada con los derechos del carbon, hierro colado, hierro batido, acero, planchas, remaches material de los útiles que se gastan y de los tubos para las calderas considerados como piezas sueltas de maquinaria, el recargo del 8 por 100 de carreteras y contribuciones al Estado por el ejercicio de la industria.

En 4 de Febrero de 1863, los principales talleres de Barcelona elevaron una exposicion al Excelentísimo Sr. Ministro de Hacienda, y pidieron ser protegidos al igual que otras industrias, y propusieron se señalase á las máquinas de vapor y demas motores el derecho de introducccion del 10 al 15 por 100, y á las demas máquinas no motores y á las piezas sueltas del 20 al 25 por 100, sobre avalúo verdadero.

Más tarde se expuso tambien para que se adoptara el sistema de pagar la maquinaria extranjera y sus artefactos por razon del peso y material de que se compongan, fijándose el tanto de derechos en proporcion del que rija para las primeras materias con la proteccion reclamada, y se manifestó que este era el medio de impulsar el desarrollo del trabajo nacional.

Este sistema se lee en los Aranceles vigentes de otras naciones que necesitan áun proteccion; el cual á más de establecer mayor claridad para la administracion de la renta, evitaria las numerosas sofisticaciones que se cometen en el pago de derechos segun las fórmulas de las declaraciones de despacho. Estos vicios perjudican al Erario que no cobra lo que debiera, y causan la disminucion del trabajo en el país.

En resúmen: es imposible el desarrollo y fomento de los establecimientos de maquinaria miéntras los derechos de importacion de las máquinas no estén nivelados con los de los hierros y demas primeras materias que se emplean. La situacion actual equivale á haberse decretado la ruina de los talleres de maquinaria.

Á LA 9.ª La Maquinista Terrestre y Marítima cuenta con medios suficientes en herramientas y personal para la construccion de buques de hierro, por completo, pues lo tiene acreditado, y lo demuestran las contestaciones precedentes; notándose que sus talleres comprenden patios grandes contiguos al mar para la construccion y varada de buques.

Las reparaciones en los cascos se practican, bien en el puerto, bien en el varadero que poseemos en participacion, segun las averías se encuentran debajo ó encima de la línea de flotacion; y el personal de operarios es un elemento que nos esforzamos en sostener para servir con celeridad los casos de urgencia.

Á LA 10. Los Aranceles vigentes imposibilitan á nuestros talleres de emprender la construccion de buques á vapor con casco de hierro.

Esta Sociedad, en sus primeros años de constituida, construyó dos buques de vapor con casco de hierro, de porte menor, equipados por completo, en la seguridad de sufrir un quebranto de intereses,

Digitized by Google

pero con la idea de patentizar los elementos que contaba para realizar estas obras. Posteriormente se nos han pedido datos y precios, hemos formulado proyectos y presupuestos, pero ningun resultado han dado estos trabajos prévios, porque no podemos competir con los constructores extranjeros.

Sin embargo de la poca práctica, apreciamos en 3.400 rs. vn. el precio por tonelada de cabida ó arqueo de un buque de vapor de hierro y sus máquinas y aparejos, y listo para navegar. Dicho valor distribuido corresponde:

Casco	51 por 100.
Maquinaria	37 por 100.
Armamento	12 por 100.

Á LA PREGUNTA 11. En una exposicion dirigida al Congreso en 16 de Febrero de 1863 para la Comision que debia informar sobre la reforma de Aranceles entónces proyectada, se dijo y demostró que el derecho de abanderamiento que se proponia no compensaba el importe de los fletes y derechos del material necesario para la construccion de buques, contando que nada pagaban las máquinas, anclas, cadenas, aparejos y demas efectos del servicio del buque.

Se pidió, para que la proteccion fuese real y verdadera, que el derecho propuesto sobre el tonelaje se aumentase en 140 rs. más en toda la escala, que era de

Reales	180	para	buques de	100	á	400	toneladas.
	220	id.	id.	401	á	700	id.
	270	id.	id.	701	á	1.000	id.
	340	id.	id.	1.001	á	arriba	id.

Tambien se propuso que subsistiendo la tarifa propuesta para el abanderamiento, se duplicase la prima que rige para los constructores españoles de buques de madera de mayor porte de 400 toneladas, haciéndola extensiva á los buques de hierro completos, y hasta 100 toneladas de arqueo; ó bien que rigiendo la tarifa de abanderamiento mencionada, se declarasen libres de derecho todos los materiales empleados en la construccion de buques de vapor.

Para que las industrias atraigan capitales, se desarrollen y progresen, deben contar con la seguridad de que durante un período de años no serán alterados los Aranceles por ningun concepto, salva cualquier modificacion en beneficio suyo; no fijándose en ménos de diez años la garantía que se indica.

Las modificaciones planteadas por decretos y resoluciones sobre la tubería de hierro fundido, respecto cambios de calderas de vapor de marina en el extranjero, y admitiéndose barras de hierro torneadas en sus extremos, como piezas sueltas de maquinaria, alientan la zozobra é impiden que los capitales busquen á las industrias. Así se concibe que los valores industriales representados por acciones no tengan movimiento ni pueda publicarse su estima en las cotizaciones de nuestra Bolsa. La experiencia, más que el estudio, ha dicho al público que la vida del industrial es vida de angustia si recuerda que todos sus afanes y ahorros están siempre á merced de un Real decreto ó de un pensamiento de reforma; por manera que solo las personas naturalmente industriales, sus más relacionadas, y las que ven sus intereses ya comprometidos, son las que sostienen su puesto y se reemplazan en tan honrosa posicion social.

A la vuelta se acompaña un Estado comparativo del importe de los derechos que sobre los materiales de algunas máquinas se pagan en España para construirlas, con los derechos que sobre avalúo devengan las mismas máquinas extranjeras con arreglo á los Aranceles vigentes.

Barcelona 17 de Febrero de 1866.=Por la Direccion de La Maquinista Terrestre y Marítima, el Director encargado, Martin Arolas.

Digitized by Google

Estado comparativo *del importe de los derechos que sobre los materiales de algunas máquinas se pagan en España para construirlas, con los derechos que sobre avalúo devengan las mismas máquinas extranjeras, segun los Aranceles vigentes.*

TELAR MECÁNICO.

De peso limpio........................ 690 kilógramos.

PRINCIPALES MATERIAS QUE LO COMPONEN.

Hierro en lingotes........................	660 kilógramos.
Idem batido........................	110
Carbon para la forja.................... } Coke para la fundicion.................. }	250

DERECHOS DE LAS PRIMERAS MATERIAS SEGUN ARANCEL.

		Reales vellon.
Hierro colado 660 kilógs. á 13,50 rs. los 100 kilógs. bandera nacional..		89 10
Idem batido 110 » á 65,10..............................		71 61
Combustible 250 » á 3,25 bandera extranjera...............		8 12
		168 83
Impuesto de carreteras, 8 por 100..............................		13 50
Total.............		182 33
Valor máximo declarado para un telar	1.000 rs.	
Derecho de esta máquina, como máquinas varias completas, no motores, en bandera nacional	60	64 80
Impuesto de carreteras, 8 por 100.	4 80	
Diferencia de derechos contra el productor nacional, sin proteccion, y contra el Erario................................ ...		117 53

MAQUINA DE VAPOR DE 25 CABALLOS.

De peso limpio con sus calderas.......... 62.740 kilógramos.



PESO DE LAS PRIMERAS MATERIAS QUE SE EMPLEAN PARA SU CONSTRUCCION.

	Kilógramos.
Chapa de hierro para las calderas	8.540
Hierro colado	56.430
Idem batido	2.332
Acero	870
Cobre roseta	530
Estaño	64
Total	68.766
Carbon mineral y coke	24.000

DERECHOS DE LAS PRIMERAS MATERIAS Y COMBUSTIBLE.

Chapa	8.540 kilógs.	á	40 rs. los 100 kilógs. bandera nacional.	3.416	
Hierro colado	56.430	» á	13,50	7.618	05
Idem batido	2.332	» á	65,10	1.539	12
Acero	870	» á	85	739	50
Cobre	530	» á	150	796	
Estaño	64	» á	69	44	16
Carbon	24.000	» á	3,25 bandera extranjera	780	
				14.932	83
Impuesto de carreteras 8 por 100				1.194	62
			Total rs. vn	16.127	45

Valor máximo declarado para el despacho de una máquina.. 100.000 rs.

Derecho de esta máquina como motor completa en bandera nacional 2 por 100	2.000	2.160
Impuesto de carreteras 8 por 100	160	

Diferencia de derechos contra el productor nacional, sin proteccion y contra el Erario	13.967	45

MAQUINA PARA LA HILATURA, LLAMADA BATIDOR, DE UN VOLANTE.

De peso limpio de la máquina............ 3.100 kilógramos.

PRINCIPALES MATERIAS QUE LA COMPONEN.

	Kilógramos.
Hierro colado	2.640
Idem batido	900
Total	3.540
Carbon mineral y coke	2.300

Digitized by Google

DERECHOS DE LAS PRIMERAS MATERIAS.

Hierro colado 2.640 kilógs. á 13,50 los 100 kilógs. bandera nacional...	346 40
Idem batido . 900 » á 65,10	585 90
Carbon..... 2.300 » á 3,25 bandera extranjera..............	74 75
	1.007 05
Impuesto de carreteras 8 por 100........................	80 56
	1.087 61
Valor máximo declarado para el despacho de un batidor... 9.110	
Derecho de entrada ad valorem, el 6 por 100.......... 546 60	590 32
Impuesto de carreteras 8 por 100 .... 43 72	
Diferencia de derechos contra el productor nacional, sin proteccion y contra el Erario.......	497 29

MAQUINA PARA HILATURA, LLAMADA MECHERA, DE 52 HUSOS.

De peso limpio de la máquina............ 3.000 kilógramos.

DERECHOS DE LAS PRIMERAS MATERIAS QUE LA COMPONEN.

Hierro colado 2.550 kilógs. á 13,50 rs. los 100 kilógs. bandera nacional.	344 25
Idem batido.. 710 » á 65,10........................	462 21
Acero...... 210 » á 85	178 50
Carbones.... 2.090 » á 3,50 bandera extranjera..............	73 15
	1.058 11
Impuesto de carreteras 8 por 100........................	84 65
	1.142 76
Valor máximo declarado para el despacho de esta máquina.. 8.500	
Derecho de entrada ad valorem el 6 por 100.......... 510	550 80
Impuesto de carreteras el 8 por 100................ 40 80	
Diferencia de derechos contra el productor nacional, sin proteccion y contra el Erario........................	591 96

MAQUINA DE HILAR, LLAMADA SELFACTING, DE 500 HUSOS.

De peso de una selfacting............... 4.150 kilógramos.

Digitized by Google

DERECHOS DE LAS PRIMERAS MATERIAS PARA SU CONSTRUCCION.

Hierro fundido	3.550 kilógs.	á 13,50 los 100 kilógs. bandera nacional...		479 25
Idem batido..	990 »	á 65,10		644 49
Acero......	200 »	á 85		170
Carbones....	2.840 »	bandera extranjera..............		99 40
				1.393 14
Impuesto de carreteras 8 por 100..................				111 75
				1.504 89
Valor máximo declarado para el despacho de esta máquina..			11.500	
Derecho de entrada 6 por 100....................			690	731 40
Impuesto de carreteras 8 por 100..................			41 40	
Diferencia de derechos contra el productor nacional, sin proteccion y contra el Erario..........				773 49

ADVERTENCIAS.

Regularmente se declaran las máquinas importadas del extranjero por la mitad de su valor.

No se ha contado en este cálculo el tanto por ciento por razon de gastos generales, ni el empleo de tierras ni el carbon de la máquina de vapor para mover los ventiladores.

CONTESTACION

DE LA SOCIEDAD DE NAVEGACION É INDUSTRIA DE BARCELONA.

A la pregunta 1.ª La Sociedad de Navegacion é Industria que contesta al presente interrogatorio, posee en la extremidad del muelle nuevo de Barcelona, y á lo último de la calle de la Alegría de la Barceloneta, sus talleres de construccion mecánica por completo, abrazando como es consiguiente las secciones de modelaje, fundicion, maquinaria, forja y calderería. Mueven sus máquinas útiles tres motores de vapor: dos acoplados de la fuerza colectiva de 16 caballos, y otro aislado de la fuerza de 8 caballos. Posee el número y clase de herramientas mecánicas siguiente:

1 Martinete de vapor de 36 quintales, con su caldera, horno de reverbero y demas útiles consiguientes á la forja de grandes piezas.

1 Martinete de vapor de 10 quintales, con su caldera, para piezas de ménos importancia, al servicio de las fraguas.

15 Fraguas provistas de todos los útiles necesarios para el labrado de toda clase de piezas, ya grandes, ya pequeñas, las cuales son alimentadas por

2 Ventiladores.

Digitized by Google

1 Ventilador grande para el alimento de los cubilotes de la fundicion.
3 Cubilotes para la fusion de toda clase de piezas, áun cuando el peso de éstas sea de 500 quintales.
1 Gran grua de carro que sirve á toda la cuadra mayor de la fundicion, que tiene 14 metros de ancha y 35 de larga. La grua es toda de hierro y eleva piezas de 500 quintales.
2 Gruas giratorias de hierro de 5 metros de rádio y de 200 quintales de potencia.
1 Molino para la trituracion de tierras y carbones.
1 Estufa muy grande para secar piezas de mucha importancia, con su ferro-carril y carro correspondientes.

El surtido anejo de estufas pequeñas, potes para fundir, cajas de moldeo, útiles, etc., esto es todo lo respectivo á una fundicion de la importancia de la que se trata.

3 Hornos en la calderería para calentar planchas y barras.
1 Máquina de remachar con su caldera correspondiente.
1 Máquina para cilindrar y curvar planchas.
2 Tijeras-punzones, para cortar y taladrar planchas y barras.
3 Taladros menores para plancha delgada.
1 Ferro-carril con 2 wagones para trasladar las calderas marítimas, áun cuando pesen 800 quintales, desde el interior de los talleres hasta dentro de la barcaza misma que las conduce debajo de la machina que las coloca á bordo de los buques.
1 Balanza-báscula colocada entre dicho ferro-carril para pesar las calderas á su paso por el mismo.

Una série numerosa de fraguas portátiles, placas y moldes de hierro, y toda clase de útiles para el trabajo importante que exige la construccion de calderas marítimas.

En la seccion de maquinaria hay la série de útiles siguientes:

20 Tornos de todas clases y tamaños para piezas de poca y mucha importancia.
5 Cepillos mecánicos ó máquinas de planear.
2 Escoplos ó máquinas de entallar.
10 Máquinas de agujerear.
1 Plataforma ó máquina para abrir dientes á las ruedas de engranaje, con su accesoria para ruedas pequeñas y para hacer los útiles ó fresas que se necesitan para dichas.
1 Máquina para roscar tuercas y tornillos.
1 Idem para planear las caras de las tuercas y las cabezas de los tornillos.
1 Juego de calibres para tornear con exactitud y siempre á la misma medida toda clase de piezas.
1 Juego de calibres para roscar al propio objeto que los anteriores.

Un surtido muy grande y muy completo de útiles de todas clases para cualquier género de trabajo que se ofrezca.

1 Sierra mecánica aneja al taller de modelos.
1 Filera para estirar los tubos de cobre, correspondiente á la seccion de calderería de cobre.

El capital que representa el establecimiento completo es de 457.000 escudos.

Los materiales que habia acopiados el año último, y que ordinariamente son los que existen, importan 158.000 escudos.

Digitized by Google

Los gastos de conservacion y entretenimiento de edificios, máquinas y útiles, se elevan á 7.000 escudos.

Los de administracion y los de direccion ascienden á 10.800 escudos.

A LA PREGUNTA 2.ª En los nueve últimos años se han construido por término medio sobre 100 caballos de vapor anuales. Con los recursos grandes de todas clases con que cuentan los talleres podrian construirse anualmente hasta 1.000 caballos de vapor, en máquinas de fuerzas medianas y menores. Si las fuerzas fuesen todas mayores podria extenderse más aquella cifra. En los talleres de que se trata se pueden construir máquinas de vapor con destino á la navegacion, de cualquier fuerza que se pidan, y en los propios talleres se han elaborado las grandes piezas de forja. Solamente hace poco tiempo que se han dejado de elaborar como medida económica, puesto que siendo su principal gasto el carbon, cuesta éste demasiado caro; además de que el forjado de grandes piezas, como no se presenta todos los dias, descansan con frecuencia los operarios de la propia seccion, y de aquí que salgan tambien caras las piezas. Por esto esta seccion debe constituir una especialidad como sucede en el extranjero.

A LA 3.ª El combustible procede casi exclusivamente de Inglaterra y de las minas de Cardiff, Newcastle y Newport, segun se le destine á las calderas de vapor, á los hornos ó á las fraguas. Su precio es de 23 reales los 100 kilógramos. Tambien se emplea con felíz éxito en estos talleres y en la seccion de fraguas carbon procedente de las minas de Bessiges, en Francia, que sale puesto en almacen á 18 reales los 100 kilógramos. El coke condensado (así se llama una calidad muy buena) inglés que se emplea para la fusion de los lingotes de hierro colado en los cubilotes, resulta á 32 reales los 100 kilógramos, y el coke de la fábrica del gas, que se usa para el servicio de las estufas en la fundicion, se paga á 26 reales 50 céntimos los 100 kilógramos.

Los materiales de más importancia que emplea la construccion de máquinas de vapor son el hierro colado en lingotes, y el hierro batido en planchas y barras. El hierro colado en lingotes es siempre escocés, y por término medio cuesta á 60 reales los 100 kilógramos.

El hierro colado viejo que se emplea para hacer las mezclas, y que proviene de desechos de fábricas y de otros, se vende á 50 reales los 100 kilógramos. El hierro batido, seis años atrás, venia todo de Inglaterra, porque entónces alguno que se habia remesado de Francia era malo, como malo era tambien el que se hacia en España, si se exceptúa el de alguna fábrica de Málaga y el obtenido en las antiguas forjas á la catalana. De dos años á esta parte, las cosas han variado. Inglaterra se ha quedado estacionaria en calidad, al paso que sus precios han aumentado en un 25 por 100. Francia, por el contrario, ha mejorado notablemente sus hierros, que pueden competir con los ingleses, y por otra parte han disminuido en precio de una manera que resultan más ventajosos que los de Inglaterra; y España tampoco se ha dormido, y si bien no ha corrido como la Francia, no obstante los hierros en barra, porque planchas no hace todavía, son mucho más buenos que ántes, y el precio ha disminuido tambien en una cantidad bastante importante. Se completará lo acabado de manifestar diciendo que para el trabajo regular se emplea el hierro del país, especialmente el de Vizcaya y Astúrias, en barras de seccion circular, cuadrangular y rectangular; el hierro francés viene en barras gruesas y en planchas de varios gruesos para todos los usos de la calderería, desde el más simple tranque ó depósito hasta la caldera de vapor; y de Inglaterra vienen los aceros, los flejes, las celebradas planchas de primera clase de Bowling y Lowmoor, y las planchas comunes de Staffordshire, que podrian en su lugar y con más economía emplearse las francesas, si no se exigiera por la marina aquella calidad en las varias calderas que construimos para los buques de guerra. En Francia se fabrican tambien planchas, *toles au bois*, que compiten con las inglesas de Bowling y Lowmoor, pero no se han introducido áun á causa de que el precio de éstas viene á ser el mismo que el de aquellas. El precio de los hierros españoles es de 150 á 200 reales los 100 kilógramos; el de las barras gruesas francesas de 190 á 220 reales los 100 kilógramos; el de las planchas francesas de 155 reales los 100 kilógramos; el de las planchas de Staffordshire de 180 reales los 100 kilógramos, y el de las planchas de las buenas fábricas de Bowling y Lowmoor de 302 reales los

Digitized by Google

100 kilógramos. Excusado será añadir que los precios de las planchas son los correspondientes al menor peso, pues es sabido que el precio aumenta á medida que aumentan las dimensiones y el peso de aquellas.

A LA PREGUNTA 4.ª Hubo un tiempo en que una gran parte del personal de estos talleres era extranjero, ingleses muchos de sus individuos. Lo eran asimismo el Ingeniero, los dibujantes y los contramaestres de las varias secciones. Hoy ha variado todo, y son españoles desde el Ingeniero al último peon. El número de operarios ocupados en todas las secciones y para un trabajo regular es de 300. Los sueldos de los contramaestres segun su importancia y cometido, varían desde 800 á 1.800 reales mensuales. Los jornales de los operarios son muy varios, y oscilan entre 40 reales que gana el primer montador de calderería y 10 reales que es lo ménos que se paga á un peon. Los precios son, pues, muy variados, y deben de ser así cuando se trata de tantos operarios, que cada uno tiene su inteligencia y voluntad, y que segun su saber hacer, el dueño está en el caso de pagar más al que hace más y mejor trabajo, áun cuando la aplicacion sea la misma. Sin embargo, se puede sentar que los remachadores caldereros ganan de 14 á 16 reales; los aguantadores idem de 12 á 14 reales; los peones 10 reales; los jefes de bocafragua 15 á 30 reales, y sus ayudantes de 12 á 15 reales; los montadores de máquina de 25 á 30 reales; los ajustadores de idem, de 16 á 24 reales; los modelistas de 20 á 25 reales, y los moldeadores y fundidores de 15 á 25 reales. Esta ciudad ofrece bastantes recursos en personal obrero y puede admitirse todo el trabajo que permiten hacer los talleres, con la seguridad de que no faltarán operarios para desempeñarlo.

A LA 5.ª Los talleres del Nuevo Vulcano construyeron en los años de 1854 y 1855 un par de máquinas para el Estado, de la fuerza colectiva de 120 caballos, sistema de cilindros oscilantes, las cuales fueron destinadas al vapor de ruedas *General Liniers*. En 1861 construyeron un par de máquinas de 130 caballos por cuenta de la marina de S. M. y con destino á la goleta de hélice *Africa*, y en 1862 construyeron otro par de máquinas enteramente igual al anterior y con destino á la goleta de hélice de S. M., *Sirena*. No se han hecho más máquinas marítimas para el Estado, á pesar de estar dando magníficos resultados las tres citadas. Para la marina mercante no se ha construido máquina alguna, por las razones que se alegarán al contestar la pregunta octava.

La construccion de calderas marítimas, si bien es la clase de trabajo que más se hace, no obstante es poco en comparacion á lo mucho que podria hacerse. Así en estos últimos años se han construido á razon de dos juegos de calderas para la marina de S. M. y un juego para la marina mercante, teniendo un peso unos y otros que ha oscilado entre 20 y 50 toneladas métricas el juego.

Tocante á reparaciones, hace más de 20 años que se practican en las máquinas y calderas de los buques de vapor, y de dos años á esta parte, desde que quedó concluido el varadero de los Sres. Bofill y Martorell, se han ejecutado tambien algunas composiciones de importancia en los cascos. En las calderas se ejecutan todas las reparaciones posibles de hacer á bordo, y cuando la avería es tal que hace necesario su desembarque, se las traslada al taller colocado en el mismo muelle nuevo, se las compone, se las prueba con presion en agua fria y se las vuelve otra vez á embarcar, poniéndolas en disposicion de trabajar de nuevo. En las máquinas tiene lugar otro tanto, reparándolas á bordo mismo, ó desmontándolas, trasportándolas á los talleres, montándolas en los mismos para luégo montarlas y nivelarlas á bordo. Estas explicaciones se hacen casi innecesarias desde el momento que se conoce que en los talleres del Nuevo Vulcano se han construido tres juegos de máquinas para la marina de guerra, que se han montado en el puerto mismo de Barcelona, que en él se hicieron los correspondientes ensayos, y que en vista del felíz resultado de las pruebas, dirigidas por los ingenieros de marina, fueron aquellas máquinas aceptadas por el Estado. La conclusion del citado varadero de los Sres. Bofill y Martorell y su proximidad á los talleres del Nuevo Vulcano, ha abierto una nueva facilidad á los buques para que puedan carenarse por completo en el puerto de Barcelona. Esta favorable circunstancia ha permitido que la marina de guerra pudiera encargar al Nuevo Vulcano la reparacion del casco de hierro del vapor *Vigilante*, así como tam-

Digitized by Google

bien la Direccion de Obras públicas las composiciones de los cascos de los vapores *Amparo*, *San Rafael*, *San Buenaventura* y gánguiles del tren de limpia, y lo propio los particulares, como el Sr. Busler de Cádiz, la reparacion de la popa de vapor *Non plus ultra.*

Es imposible poder establecer la relacion que guarda el importe de las obras nuevas con el de las reparaciones, porque la obra nueva se hace á un tanto por tonelada de cabida, rara vez por tonelada de peso, correspondiéndose en aquel tanto, no solamente la parte difícil lo mismo que lo fácil de la construccion, sino tambien los diversos elementos heterogéneos que componen el todo de un buque, miéntras que la reparacion abrazará unas veces no más que la parte fácil, otras veces la parte difícil y las más de ellas estaría relacionada únicamente con materias de la misma especie. Además, las reparaciones se presentan de manera que segun las circunstancias que las acompañan, una misma avería puede costar más ó ménos.

A LA PREGUNTA 6.ª En las máquinas de vapor construidas para la marina de guerra, y de las que se ha tratado al contestar á la pregunta anterior, el precio del caballo de vapor fué de 6.500 reales. No es posible citar otro precio, porque como se ha dicho ántes, no se ha construido otra clase de máquinas marinas; sin embargo, se podrian construir desde el precio indicado de 6.500 reales hasta el mínimum de 4.000 reales por caballo de vapor, segun fueran el sistema y la clase de construccion, así como tambien la fuerza y condiciones de calidad y especie de los materiales que se quisiera se invirtiesen en todas las piezas.

El valor por unidad de piezas sueltas para máquinas y calderas se podria fijar desde el momento que hubiera solamente un sistema en las máquinas de vapor, y que los varios constructores adoptasen todos unas mismas dimensiones en las distintas piezas que forman aquellas; pero sucede todo lo contrario: los sistemas de máquinas de vapor son muchos y muy variados, y áun entre los que al primer golpe de vista parecen iguales, difieren la mayor parte de las veces en los detalles de algunas piezas, y generalmente en las dimensiones de las mismas. Tal es la diferencia que se advierte en el gusto y apreciacion en la resistencia de los órganos de las máquinas entre los constructores. Si esta razon no fuera suficiente para dar á comprender la imposibilidad de fijar al peso el valor de las piezas de las máquinas, existe además otra sumamente comprensible, y que dice claramente que piezas de un trabajo delicado y de precision como las de las máquinas no se las puede hacer entrar en la categoría de los trabajos bastos ú ordinarios. Las calderas de vapor forman una excepcion de lo acabado de demostrar, y por los materiales de que están formadas y el género de construccion que se emplee, desde luégo puede apreciarse el valor de la unidad de peso. Así, por ejemplo, las calderas que se hacen para la marina mercante se regula su precio á 500 reales los 100 kilógramos, y las calderas para los buques de guerra se construyen sobre 700 reales los 100 kilógramos.

No se puede saber el coste de las reparaciones del casco por las mismas razones dadas al final de la contestacion de la pregunta anterior.

A LA 7.ª En el quinquenio último, que comprende los años desde 1861 á 1865 ambos inclusive, el importe de las obras ha sido por término medio y por año, á saber:

El importe de las obras, solamente para buques, 1.602.926 reales.

El de las demas obras para la industria en general 1.381.744 reales.

A LA 8.ª Dos son las causas que han impedido el desarrollo de la fabricacion de las máquinas marítimas. La primera reconoce por orígen el haberse generalizado en la marina mercante el empleo de los cascos de hierro, cuya construccion, por lo que se dirá al contestar á la pregunta undécima, no ha podido ménos que hacerse en el extranjero, y por lo mismo ha sido desde luégo muy natural que las máquinas se construyan en el mismo punto de los cascos; y la segunda, se debe á la diferencia grande que existe entre los derechos bajísimos que satisfacen las máquinas marítimas y los derechos elevados que pesan sobre los hierros que forman el conjunto de aquellas. En rigor se puede decir que la causa

Digitized by Google

es solamente una; esto es, la diferencia de derechos entre lo que para los talleres de construccion constituye la materia elaborada y la materia por elaborar, porque al hablar del casco, se tendrá que decir lo mismo que de las máquinas.

Los fabricantes de hierros han encontrado siempre medio para que se les diera toda la proteccion que han creido necesitar, y los navieros ó sociedades que se han formado para la creacion de líneas de vapores, se les ha facilitado tambien el establecimiento de las mismas, imponiendo á los buques introducidos del extranjero cantidades muy pequeñas por su abanderamiento. Los constructores mecánicos se encontraron de consiguiente en una situacion difícil, insostenible, en un medio en el que no les quedaba otro recurso más que ahogarse, y al efecto se ahogaron, porque no han construido máquinas marítimas y han tenido y tienen que contemplar cómo vienen éstas hechas del extranjero. ¿Y cómo pueden construirlas, cuando los materiales que entran en su construccion los pagan caros, ya sea porque los compren á los fabricantes nacionales de hierro, ya sea porque los introduzcan del extranjero, forzadamente algunos de ellos, como sucede con los lingotes, hierros gruesos y planchas, miéntras que las máquinas, ó no pagan nada viniendo funcionando en el buque, ó adeudan muy poca cosa si vienen formando parte de la carga?

Los fabricantes de hierro se han hecho ilusiones y continúan todavía meciéndose en ellas. Creen que pidiendo proteccion para su industria y obteniendo que se asignen derechos crecidos á los hierros, han ganado ya su justa causa. Aun hoy en una hoja titulada «Observaciones que algunos fabricantes de hierro presentan á la Comision encargada por Real decreto de 22 de Diciembre de 1865 de estudiar la reforma arancelaria en lo relativo á algodones, hierros, carbones y cokes,» piden aumento en los derechos de algunas clases de hierros, ya de por sí bastante elevados, como sucede en las planchas, por ejemplo, que constituyen casi el todo de la construccion de los cascos de los buques de hierro y de las calderas de vapor. No piden más que aumento de derechos para que puedan hacer planchas y no se cuidan de fijar un poco la atencion solicitando algo para que se puedan gastar las planchas que intentan hacer en sus fábricas. ¿De qué les servirá hacer planchas, si existiendo los aranceles actuales el que necesite un buque de hierro ó una caldera de vapor lo encarga al extranjero con grande ventaja, pagando apénas nada por el abanderamiento de un buque y el 10 por 100 *ad valorem* por la caldera de vapor? ¿Favoreceria sus intereses encargando aquellas construcciones en España, estando las planchas castigadas con un 50 por 100 ó con un 100 por 100, como piden los fabricantes en la hoja citada? No se crea es nuestro ánimo atacar á los fabricantes de hierros por la proteccion que se les dispensa en los Aranceles; nosotros deseamos que se fomente la produccion nacional de hierros, dándole las facilidades posibles para su progreso en perfeccion y baratura; pero deseamos tambien que tiendan su vista más allá y que reflexionen que si la construccion mecánica no les consume hierros, su fabricacion se concretará en los reducidos límites de las obras de cerrajería.

Es necesario, pues, que haya un arreglo para que todos los interesados en la construccion puedan sostenerse y fomentar sus respectivas fábricas, no solamente para la riqueza, sino tambien hasta para la independencia del país. Se quiso favorecer la navegacion de vapor en detrimento de la construccion mecánica; es verdad que con esta disposicion las sociedades de vapor obtuvieron sus buques algo más baratos; pero en cambio se pusieron frente á frente los intereses creados de los talleres de construccion con los que iban á crearse de nuevo en la navegacion, facilitando tal vez en demasía la creacion de estos últimos, dando lugar á que haya vapores amarrados en los puertos y muchos otros próximos á amarrarse, y perdiéndose de esta suerte de una manera sensible el capital del constructor y el del naviero. No nos detendremos más sobre este punto, que no hace á nuestro propósito, y que por otra parte ha sido objeto de debate con personas de conocimientos; nos limitamos á consignar los hechos prácticos que hablan más alto que las teorías llenas de ilusiones concebidas en épocas, á las que muchos quisieran retroceder, se entiende, aleccionados con la experiencia de nuestros dias. Si el Gobierno quiere protejer á la industria ferrera, como es justo, no tienen nada que decir los talleres de construccion; si quiere seguir la senda trazada ofreciendo facilidades á los que hagan venir del extranjero buques y máquinas, tampoco tienen nada que oponer; los constructores españoles no intentan perjudicar á nadie, pero como hijos del país, como representantes de muchos intereses creados con el fruto de economías de personas laboriosas, tienen

Digitized by Google

derecho á que por el Gobierno, que es el padre comun de todos los españoles, se les trate con igualdad ya que no se les relegue al olvido. Sin embargo, se objetará ¿cómo se puede atender á todos para que todos queden satisfechos y ninguno se crea perjudicado? Esta objecion queda luégo desvanecida. El Gobierno puede protejer á los fabricantes de hierros, y puede ofrecer facilidades á los navieros, del mismo modo que se ha hecho hasta ahora, pero puede ofrecer una prima á los constructores mecánicos por los buques de hierro, calderas y máquinas de vapor que construyan en sus talleres, cuya prima deberia consistir en un abono por parte de la Hacienda de las cantidades que importaran los derechos de las materias que formasen la obra ejecutada, más una parte por el carbon consumido en el trabajo y que tambien ha satisfecho sus correspondientes derechos. Esta prima, que deberia extenderse á toda la maquinaria que con tanta abundancia viene del extranjero, como lo sabe la Hacienda por los libros de las Aduanas, no perjudica al fabricante de hierros ni al naviero, y por punto general, casi se puede asegurar que tampoco perjudicaria á la Hacienda, porque ésta no haria más que devolver unos derechos que habia cobrado, derechos que tampoco cobraria viniendo el trabajo ejecutado fuera del país. De esta suerte la construccion mecánica podria empezar á vivir, pero entiéndase bien que viviria sin proteccion, porque la proposicion anterior no tiene más idea que la de nivelar los derechos de los hierros con los de los productos manufacturados con los mismos.

Lo que hace falta á los talleres de construccion es poder competir en precio con los productos similares extranjeros, y por esto se han expuesto las consideraciones que anteceden; por lo que hace á la bondad, ó sea la perfeccion del producto elaborado, nada hay que decir, porque se ejecuta tan bien como en el extranjero, y son un testimonio de esta verdad las máquinas, calderas y reparaciones ejecutadas para ambas marinas.

A LA PREGUNTA 9.ª Los talleres del Nuevo Vulcano tienen el personal y los útiles necesarios para la construccion de los cascos y máquinas de los buques, y tocante á las reparaciones de los cascos no solo pueden hacerlas, sino que las hacen desde que se ha concluido el varadero de los Sres. Bofill y Martorell, conforme se ha dicho al contestar á la pregunta quinta.

A LA 10. Como no se han construido buques de hierro, no es posible contestar á esta pregunta.

A LA 11. Ya se ha dicho al contestar á la pregunta octava que el entorpecimiento consiste en la proteccion que se ha dispensado á la industria ferrera y á las facilidades que se han dado á los navieros para la introduccion de buques construidos en el extranjero, prescindiendo por completo de la construccion mecánica, como si ésta no fuera de una indispensable y absoluta necesidad.=Barcelona 2 de Mayo de 1866.=F. Carbonell y Suñós.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA.

Como las consideraciones generales á que ha de limitarse esta Junta al contestar á este interrogatorio son en gran parte aplicables á los interrogatorios relativos á los hierros fundidos y en barras, y áun tambien á los que se refieren al carbon de piedra y al coke, se abstendrá de repetirlas, dando por contestados dichos interrogatorios con las indicaciones que siguen.

Es de todo punto innegable que existe completo desequilibrio é inarmonía entre los derechos arancelarios que pagan las máquinas de vapor, las de los buques, y en general todos los artefactos de hierro y los que pesan sobre el hierro colado, hierro batido, planchas y demas materias que hacen el oficio de primeras en la construccion de máquinas de vapor, y en general en los talleres de moldeo y fundicion

Digitized by Google

de hierro. Miéntras que las primeras materias están gravadas con derechos arancelarios crecidos, las piezas construidas en el extranjero pagan un corto derecho, lo cual, como se comprende á primera vista, es favorecer á las industrias extranjeras en perjuicio de las nacionales.

Esta diferencia de derechos se hace más sensible: primero, porque el carbon mineral que se consume en grandísima escala en los talleres de construccion de máquinas y de fundicion, sale puesto en España á un precio fabulosamente más caro que el que vale en los talleres de Inglaterra: aquí vale diez lo que allí vale dos: segundo, porque el pago de los derechos arancelarios que pesan sobre los artefactos de hierro se hace por avalúo, y es experimentado que este sistema reduce el importe de los derechos pagados á una cifra mucho menor que la verdadera: y tercero (y esta causa ejerce su influencia solo respecto de las máquinas, aparejo y vituallas de un buque), porque el 2 por 100 por avalúo que los Aranceles señalan á las máquinas de vapor no alcanza á las de los buques, porque ellas y las anclas, cadenas y demas efectos se comprenden en derecho de tonelaje de cabida, ó sea de abanderamiento de un buque extranjero.

Esta falta de armonía entre los derechos con que están gravadas las primeras materias, y los que pagan las piezas construidas en el extranjero, es un obstáculo que se opone invenciblemente al desarrollo de las industrias de construccion de buques de hierro, máquinas de vapor, piezas de fundicion, etc., etc., y por consiguiente lo que en esta materia debe ante todo llamar la atencion de la Comision, es que el poco incremento de estas industrias no puede atribuirse á falta de medios, que los hay de sobra, ni de inteligencia, sino solamente á lo mal estudiados que están los Aranceles en este punto, y á la desproporcion que existe entre los derechos que satisfacen las primeras materias y los que pagan las piezas construidas fuera de España.

Deberia desde luégo suprimirse el sistema de avalúo para el pago de los derechos arancelarios, por lo muy ocasionado que es á fraudes, y establecer que la maquinaria y artefactos de hierro pagasen por razon de peso y material de que se compongan.

Deberia aumentarse el tanto de los derechos arancelarios sobre dichos artefactos, cuando ménos en proporcion del que pagan las primeras materias, para colocar de este modo á las industrias que trabajan el hierro en un pié de igualdad respecto de las extranjeras similares.

Al proponer esta Junta el aumento de los derechos arancelarios sobre los artefactos, más bien que la disminucion de los que pagan las primeras materias, tiene presente que esta última medida sería altamente ruinosa para las ferrerías españolas, industria bajo todos conceptos importante que conviene fomentar y desarrollar en nuestro país, por ser la base sobre que han de descansar, crecer y florecer otras industrias, asimismo importantísimas, á las cuales deben otras naciones gran parte de su pujanza y poderío.

Para la prosperidad del ramo de la produccion que nos ocupa convendria asimismo aumentar el derecho de tonelaje para la introduccion ó abanderamiento de los buques extranjeros, el cual en la actualidad no equivale al importe de los fletes y derechos del material para la construccion de un buque, ó cuando no se considerase esto conveniente, aumentar la prima concedida á los constructores españoles.

Con la combinacion de todos estos medios se podria alcanzar que las industrias de construccion de máquinas y las demas de artefactos de hierro saliesen de esa vida exígua y raquítica que hoy arrastran, y adquiriesen el desarrollo á que pueden aspirar y que redundaria tan notoriamente en provecho de la nacion entera.

Hace años que Barcelona cuenta con establecimientos que tienen los medios suficientes, no solo para la construccion de grandes máquinas de vapor y de casi toda clase de piezas de hierro, sino tambien de buques, y sin embargo, es lo cierto que á pesar de los esfuerzos que han hecho estos establecimientos no han podido medrar, lo cual prueba cuán necesaria es una reforma de los Aranceles en el sentido que se deja indicado.

Por lo demas, esta Junta considera ocioso enumerar aquí y ponderar las ventajas que á la nacion en general traeria el aumento de estas industrias, y se limita solo á indicar que este aumento es necesario para no continuar indefinidamente siendo en estos importantes ramos de la produccion tributarios del ex-

Digitized by Google

tranjero, al cual entregamos en metálico por no tener productos el valor de los pedidos que le hacemos, y para que puedan sostenerse y desarrollarse las producciones minera y ferrera merced al mayor consumo.

A propósito de la produccion minera, ya que entre otros de los gravámenes que dificultan la situacion de las industrias de construccion de máquinas y artefactos de hierros ha señalado esta Junta el alto precio de los carbones, permítasele que consigne aquí, para no hacer de ello contestacion aparte, que convendria estudiar con gran detenimiento la manera de acrecentar la explotacion de nuestras cuencas carboníferas. Es cosa, más que conveniente, necesaria realizar con la brevedad posible las vias aceleradas y económicas de trasporte de sus productos para conseguir de este modo la baratura del carbon mineral y del coke, alimento esencial de todas las industrias de hierro y de muchísimas otras tan vastas é importantes como ellas.

Cuanto se haga en favor de los carbones nacionales, no solamente será un medio de fomentar las industrias mineras y consiguientemente de dar ocupacion á muchas personas en las cuencas y en las vias de trasporte, sino que lo será asimismo de proporcionar una economía notable á nuestras industrias que consumen carbones; lo será, y esto es importantísimo, de emanciparnos del tributo que hoy forzosamente debemos prestar á las naciones extranjeras; y lo será por fin, de evitar la contínua salida de metálico que nos sumerge en crísis tan terribles como la que estamos hace mucho tiempo atravesando, á las cuales en vano buscamos remedio eficaz y sobre todo radical, fuera del fomento de nuestra produccion en todos los ramos.

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

RESPUESTAS

de los dueños de varaderos ó diques que no poseen talleres de reparacion afectos á los mismos.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESPUESTAS

DEL DUEÑO DEL VARADERO DE BARCELONA.

A LA PREGUNTA 1.ª El varadero del puerto de Barcelona, con carriles y máquina de vapor, empezó á construirse en 1862, y á causa de las muchas dificultades que se presentaron para la construccion de la parte sumergida, por no estar el puerto cerrado y tener que trabajar con movimiento de aguas en la difícil colocacion de los carriles en perfecta é igual inclinacion y paralelismo, con la solidez conveniente, no ha podido estar completamente construido y en estado de funcionar con toda clase de buques hasta últimos de 1865.

Por los motivos dichos y por no poder disponer de todo el espacio conveniente, el varadero que solamente debia tener un 5 por 100 de inclinacion, ha tenido que aumentarla hasta el 6 ½ por 100, y con ella la fuerza del motor y la de los carriles y cadenas.

Dichas dificultades han causado tambien una enorme diferencia en el coste de construccion, que presupuesta en 70.000 ps. fs. ha ascendido á 180.000, siendo tambien más caros los gastos de explotacion y reparacion.

Todas las máquinas, carriles y materiales empleados en este varadero, han sido construidos en los talleres de la Sociedad «Maquinista, Terrestre y Marítima» sin ningun abono de derechos por parte de la Administracion de las primeras materias, á pesar de haberlo solicitado.

Las tarifas aprobadas por el Gobierno son de 4 rs. por tonelada en buque de vapor, y 3 por los de vela por derecho de subida de cada una de las toneladas de construccion que mide el buque, y la mitad por su estancia diaria, á excepcion de los dias festivos.

En el varadero pueden entrar buques cuyo calado máximo de proa no exceda de 3 metros con una eslora de 70 metros, y podria extenderse á buques de mayores dimensiones, siempre que se aumentase el fondo del puerto.

Dichas dimensiones pertenecen á buques de vapor de hierro de 1.500 toneladas, habiendo ya subido á últimos de año el vapor *Berenguer* que calaba de proa 3 metros con la eslora de 68 metros.

La cuna ó carro del varadero está dispuesta para recibir un buque de 70 metros ó dos de 40 metros cada uno de eslora, pudiéndose aumentar su largo, siempre que convenga, por medio de carretones. Dicha cuna se divide en dos trozos para subir ó bajar el buque que está cerca del mar, con aparato independiente para dicha operacion.

A LA 2.ª Estando el puerto cerrado y teniendo siempre mar bonanza que permitiese subir y bajar los buques todos los dias y á todas las horas, podian subir al varadero anualmente sobre 150 buques, de los cuales unos 50 ó 60 serian mayores de 600 toneladas, subiendo uno á la vez, y los restantes menores subiendo dos.

Todos los vapores de hierro que navegando en estas costas no llegan en sus viajes á los puertos de Marsella ó de Inglaterra, se han servido ya de este varadero para sus reparaciones y limpiezas de fondos, como lo han verificado tambien los vapores de guerra *Liniers* y *Vigilante*, y todos los del servicio de faros y puertos del Mediterráneo y el *Tren* de limpia de este puerto.

Los que frecuentan los puertos de Inglaterra y de Marsella por no impedírselo aquellos Consulados, ni vigilarlo debidamente, limpian en dichos puertos sus fondos, donde hacen además todas las reparaciones de buque y máquina que les conviene.

Digitized by Google

Las entradas en los diques de Inglaterra es muy barata, porque casi continuamente están ocupados por vapores de gran porte; y además su construccion y agotamiento es de poco coste por ser mares de mareas.

En el puerto de Marsella las entradas en dique vienen á resultar al mismo precio que en este varadero, pero como es puerto completamente cerrado, el buque sabe de cierto que el dia que le toque su turno subirá exactamente y bajará luégo que esté listo, sin que el mal tiempo lo demore un solo instante.

En el año pasado los vapores *Tharsis* y *Pelayo* de 600 toneladas, el *Támesis* de 500, el *Non plus ultra* de 670 y el *Berenguer* de 1.200 toneladas, son los únicos que, frecuentando puertos extranjeros, han subido á este varadero, y esto ha sido porque por causas accidentales han hecho sus carenas ó reparado averías en este puerto.

Para reparar averías accidentales en el viaje, sin lo cual no lo hubieran podido continuar, en el año pasado subieron al varadero un buque de vela francés de 610 toneladas, y otro sueco de 252.

Todos los demas buques que suben á este varadero son de vela y de madera, para el cambio de sus forros de cobre y reparacion de averías sufridas en sus fondos, valiéndose áun muchos de ellos menores del medio de tumbar ó dar de quilla sobre una chata de las varias que hay en este puerto.

Los varaderos ó diques son indispensables á todos los buques de vapor por la imposibilidad de dar de quilla, y particularmente los de hierro necesitan limpiar sus fondos á lo ménos dos veces al año.

La construccion y servicio de varadero necesitan mar muerta, completamente bonanza, y faltando puertos en las costas de España que reunan estas circunstancias, su construccion y servicio es difícil y dispendioso.

Los varaderos ó diques necesitan además estar acompañados de todas las demas industrias marítimas, como son talleres de construccion y reparacion de buques y máquinas, numerosa maestranza de carpinteros y calafates, con todas las demas innumerables industrias á que da vida la marina.

El varadero ó dique por sí solo aislado, nada vale; poco ó nada hará el buque sobre el varadero si no tiene en la localidad los operarios é industrias necesarias para sus reparaciones; el varadero es solo el medio de que puedan efectuarse.

A la pregunta 3.ª Para facilitar la construccion de diques y varaderos en España, con lo dicho anteriormente se comprenderá bien lo que debe hacer la Administracion.

Construir puertos, verdaderos puertos, de modo que en su interior el mar sea completamente bonanza; proteger eficazmente el comercio marítimo con todas las industrias á él indispensables, pero la proteccion debe ser eficaz y razonable, proteccion á todos sin perjudicar á nadie, procurando por todos los medios tener una marina verdaderamente nacional y proporcionada á nuestras dilatadas costas é importancia política.

Construir buques en el extranjero y carenarlos en el extranjero, no es tener marina nacional, es solo tener buques que usan el pabellon nacional.

Barcelona 17 de Febrero de 1866.=Martorell y Bofill.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BILBAO.

Á la pregunta 1.ª Existe solo un dique, aunque se ha formado una Sociedad para la construccion de otros con los adelantos del arte: el capital que representa aquel es de 180.000 rs.: los buques que entran en él son de medida desde 150 á 800 toneladas, con calado de 11 á 13 piés, por cuanto su capacidad es de 165 piés de quilla con 34 de manga; y los precios establecidos de 3 á 6 rs. por tonelada al dia, segun las mareas que permanezcan los buques en el dique.

Digitized by Google

Á LA PREGUNTA 2.ª Anualmente recibe de 9 á 11 buques de vela y de 2 á 4 de vapor, todos españoles, de las toneladas que se ha expresado; siendo los primeros de casco de madera y los últimos de hierro, éstos para solo limpiar los fondos y hacer alguna pequeña reparacion, y los otros para las obras necesarias de conservacion.

Á LA 3.ª Las causas que se oponen al establecimiento de diques y varaderos, á juzgar por lo que en la actualidad está sucediendo en esta plaza, es el sistema centralizador que rige, como se prueba en el caso siguiente. Reconocida la necesidad del establecimiento de diques, cuya falta está causando perjuicios á la navegacion, se formó como se ha dicho una Sociedad con objeto de llevar á cabo la construccion de un dique y dársena: formalizado el proyecto, se trataba de contratar las obras, en la inteligencia de que haciéndose éstas en terreno propio de la Compañía, no solicitándose auxilio ninguno del Estado, y no interrumpiéndose ni perjudicándose en nada el servicio público de la ria, no habia necesidad de solicitar más autorizacion que la del Sr. Ingeniero del puerto, por la intervencion que tiene en la ria; pero negándose este funcionario á conceder el permiso que se le habia pedido, fué preciso que los interesados acudieran á la Superioridad, remitiendo solo el plano del dique y dársena, y acompañando una memoria reducida á manifestar la necesidad de la ejecucion de dichas obras y el beneficio que reportarian á la navegacion. No creyeron necesario entrar en más detalles, puesto que era una obra particular, y que la formalidad de pedir la autorizacion á la Superioridad se limitaba á la intervencion que el Gobierno tiene en la ria, y que no perjudicándose en nada el servicio público, se concederia sin demora la autorizacion pedida; pero la Superioridad ha devuelto el proyecto, pidiendo tales datos, que parece que las obras van á ser ejecutadas por cuenta del Estado. Este entorpecimiento ha alarmado á la Empresa porque prevée sus consecuencias, y unas obras que serian de utilidad general, es de temerse no se ejecuten si tienen que intervenir en ellas los agentes del Gobierno. Los interesados en esta empresa del dique desearian llevarla á cabo, y si no se realiza este proyecto, la causa proviene de los entorpecimientos que pone la Administracion.

Bilbao 22 de Febrero de 1866.=El Vicepresidente, Eduardo Corte y Vildósola.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA PROVINCIAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE SANTANDER.

Á LA PREGUNTA 3.ª En España se oponen al establecimiento de diques y varaderos la falta de capitales que puedan acometer estas empresas, nada lucrativas en largo porvenir, por más que impulsasen grandemente la construccion naval y aumentasen y mejorasen las condiciones de los buques; porque siendo el número de éstos bastante limitado en la actualidad, no encontrarian la debida recompensa los grandes capitales que necesitarian invertirse en los diques y varaderos, hasta tanto que el incremento de los bajeles llegase á proporcionarles ocupacion asídua y constante. Tambien se opone á su establecimiento el costo de la maquinaria y materiales de construccion que en gran parte tienen que venir del extranjero; y por último las trabas administrativas que artificialmente se crean con un largo expediente que se necesita instruir para que los que aspiren á establecer esta industria puedan hacerlo con las condiciones legales.

Los medios que podia adoptar la Administracion para facilitar su construccion y generalizar su uso deberian consistir:

1.° En impulsar la construccion de cuatro grandes diques en Barcelona, Cádiz, Vigo y Santander, dando á los empresarios un auxilio eficaz que alejase sus fundados temores y dificultades para entrar en esta negociacion. Este auxilio consistiria en garantizar el Estado el 6 por 100 de interés anual y 1 por 100 de amortizacion á los capitales que se invirtiesen, á semejanza de lo que se ha hecho en

Digitized by Google

otros países y áun en España, con las empresas de cierta magnitud, las vias férreas y con las industrias, en fin, que siendo notoriamente beneficiosas, no podrian desenvolverse sin la cooperacion directa del cuerpo social, vivamente interesado en abrir los gérmenes de la riqueza pública, para las que como ésta, nos producirian el inmenso bien de evitar continuásemos siendo tributarios del extranjero para la reparacion y limpieza de los fondos de los buques, por cuyas obras salen todos los años de la Península sumas cuantiosísimas que nos van dejando exhaustos y amagando con crísis permanentes, cuando de otra suerte estarian alentando la industria nacional que tanto necesita esta sávia para irse abriendo camino.

2.° Eximir de derechos los materiales todos que hubiese que importar del extranjero con destino á estas construcciones.

3.° Concesion gratuita, á los fundadores de diques y varaderos, de los terrenos que tomasen de la ribera del mar, sus playas y cualquiera otros del Estado sobre los que se fundasen estos establecimientos.

4.° Simplificar los trámites administrativos que necesitan recorrer estos interminables expedientes, limitándolos á la ritualidad precisa para asegurar su ejecucion acertada sin menoscabo de los intereses públicos.

Santander 22 de Marzo de 1866.=G. Roiz de la Parra.

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

RESPUESTAS

de los armadores ó navieros.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESPUESTAS

DE D. AUGUSTO J. DE VILA, DE LA CORUÑA.

Á LA PREGUNTA 1.ª El comercio que la Coruña hace con los paises extranjeros de Europa se reduce al embarque de ganado vacuno para Inglaterra en buques ingleses, y á la importacion de carbones en embarcaciones de la misma nacion, y de productos fabriles en españolas; siendo difícil conciliar un viaje redondo, por la diferencia de bandera, dando ésta márgen á que la haya en los fletes de un 25 á un 30 por 100.

Á LA 2.ª La tripulacion de los buques españoles es mucho más numerosa que la de los extranjeros en igualdad de porte, aparejo y viaje; la de aquellos puede calcularse en un 25 por 100 mayor que la de éstos.

Á LA 3.ª No faltan en rigor tripulantes, pero como ejercen una profesion exclusiva, debido al sistema de matrículas de mar, imponen la ley á los navieros exigiendo sueldos más elevados y una manutencion más escogida que la que tiene ninguna marina extranjera.

Á LA 4.ª No es fácil, ó mejor dicho posible, fijar el gasto por tonelada por razon del sueldo y rancho, porque aquella varía notablemente segun la carga es de peso ó volúmen y la construccion de los buques, habiendo algunos que no pueden cargar todas las que miden, y otros á la inversa, que admiten más. Por lo tanto, comparando sueldo con sueldo y rancho con rancho, puede apreciarse aquel en un 25 por 100 y éste en un 35 por 100 más caro en los buques españoles que en los extranjeros.

Á LA 5.ª Las facilidades que podrian darse al comercio marítimo relativamente á carenas y reparaciones de los buques sería la supresion de derechos sobre los efectos que para la construccion naval hay que introducir del extranjero, con lo que podrian hacerse aquellos con más economía que en el dia, siendo sin duda de apreciar, pero no suficientes, los auxilios que la marina de guerra presta á la mercante.

A LA 6.ª Las trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante son:

1.ª Los fuertes derechos que hay que pagar sobre los principales artículos procedentes del extranjero que entran en la construccion naval.

2.ª El vicioso sistema de matrículas de mar que reduciendo el número de los hombres que se dedican á la navegacion, les permite exigir sueldos y condiciones muy superiores á los que en realidad puede soportar el comercio.

3.ª Los fuertes derechos de sanidad, fondeadero, carga, descarga y faros, etc.

4.ª El absurdo principió de exigir los derechos de consumo á los efectos que se embarcan para manutencion de las tripulaciones, haciendo que en todas partes, tanto en Europa como en Asia, Africa y

Digitized by Google

América persiga y agovie el comercio marítimo una tan injusta como odiosa y devoradora exaccion, que en muchas ocasiones supera al valor primitivo de los artículos que á ella están sujetos.

5.ª La contribucion industrial que se impone á los navieros, la cual, por más que parezca módica, llega con los recargos á favor del Tesoro, de las provincias y municipios, á formar una cuota respetable.

6.ª La intervencion excesiva y opresora que por las leyes, ordenanzas y reglamentos se conceden á la autoridad de Marina, á la civil, á la administrativa y hasta á la eclesiástica en el comercio marítimo, cuya intervencion le tiene literalmente atado y no le permite desarrollarse y cobrar vida propia.

7.ª El defectuoso sistema sanitario que sin prevenir ni evitar el mal que por su medio se intenta combatir, pues por desgracia se ha visto más de una vez que los lazaretos han sido los propagadores de enfermedades contagiosas y epidémicas que han afligido á la Península, sacrifica al comercio con fuertes derechos y gastos, y le hace sufrir detenciones y demoras que con frecuencia malogran las operaciones mejor combinadas.

Fácil es concebir las ventajas que resultarian á la navegacion de la supresion de tanta traba y de tanto gravámen, pero es imposible expresarlos en números. No parece sin embargo aventurado asegurar, que libre de ellas, no tardaria mucho la marina mercante española en ponerse á la altura de la extranjera más acreditada.

A LA PREGUNTA 7.ª La prohibicion de introducir buques menores de 400 toneladas, los derechos arancelarios impuestos á los de mayor porte y la prima concedida á los constructores navales españoles, ha contribuido sin duda á favorecer esta industria entre nosotros; pero ínterin no se permita la libre introduccion de los artículos necesarios para la construccion, no hay que esperar pueda competir en baratura con la extranjera.

A LA 8.ª La inmediata desaparicion del derecho diferencial perjudicaria á los navieros hasta el extremo de causar su ruina; no bastaria para salvarles de esta catástrofe ni áun la supresion simultánea de las trabas y gravámenes que quedan enunciados, ni la libre introduccion de los efectos de construccion; porque como el coste de los buques actualmente existentes se halla recargado con los fuertes derechos que aquellos han tenido que pagar á su introduccion, no podrian competir con los extranjeros y se verian reducidos á la inaccion. El único modo de corregir el mal y de entrar en el camino del progreso y desarrollo, es adoptar desde luégo medidas prudentes y liberales en favor de la navegacion; libertarla de las gabelas que la aniquilan y sujetan, y á proporcion que experimente los benéficos efectos de una sábia y paternal administracion, ir reduciendo gradualmente la diferencia de bandera hasta que la extranjera se nivele con la española, pero haciendo la transicion todo lo paulatina y suave que sea posible para no lastimar los considerables intereses que se han creado á la sombra del funesto sistema que hasta el dia ha regido. Acreedora es por cierto la marina nacional mercante á toda clase de consideraciones, por lo mucho que lleva sufrido y sufre á pesar de haber prestado servicios muy eminentes que han redundado en beneficio y honra de la madre patria.

Coruña 4 de Febrero de 1866.=Augusto J. de Vila.

RESPUESTAS

DE LA COMISION DE NAVIEROS DEL CIRCULO MERCANTIL DE BARCELONA.

A LA PREGUNTA 1.ª Nuestro comercio con Europa consiste principalmente en carbon de piedra, tablones y vigas de pino, maquinaria, hierros, bacalao, carbon vegetal, algodones, drogas, tejidos, pro-

Digitized by Google

ductos químicos, cueros y otros artículos de menor importancia para nuestro consumo, cuyo movimiento se demuestra por la balanza de 1865 que va á continuacion, distinguiendo banderas.

	ESPAÑOLA. — Kilógramos.	EXTRANJERA. — Kilógramos.
Cáñamo en rama	802.063	»
Carbon de piedra	6.991.891	81.296.058
Carbon vegetal	84.647	12.231.471
Hierro	4.074.255	8.397.056
Hilazas	2.719.750	»
Hojadelata	240.239	»
Lanas	10.330	»
Idem lavada	81.571	»
Idem peinada para estambres	22.692	»
Idem comun de carnero	7.914	924
Papel	351.936	»
Madera tintórea	517.446	»
Algodon hilado y torcido	53.178	»
Cueros secos	954.659	14.879
Bacalao	3.132.189	266.388
Algodon en rama	10.126.662	44.525
Tablones (metros cúbicos)	180	18.858
Viguetas (Idem)	»	5.696
Vigas madres	26	897
Duelas de castaño	520.737	»

No existen viajes redondos en el sentido mercantil de la palabra.

La exportacion, por lo que atañe á esta provincia, es solo de vinos y frutos del pais; tan exígua que de cada veinte buques que importan mercancías del extranjero, los diez y nueve se despachan de salida sin abrir registro.

Unos veinte buques de vapor españoles basta para el tráfico que ha quedado á la marina nacional con Europa, por los dos mercados de Marsella y Liverpool; y áun estas embarcaciones solo en épocas de recoleccion de frutos cargan en otros puntos de España para exportar una mitad de su cabida.

Solo el bacalao de Noruega es el artículo que pueden los buques de vela españoles conducir á nuestros puertos, aunque siempre con dificultad, porque nada exportan, y el flete de venida les ha de indemnizar los infinitos gastos de ida y vuelta.

A continuacion se expresan los fletes de los artículos de mayor importancia que por término medio se abonan á la marina mercante en el comercio de Europa:

De esta plaza á las de Cette ó Marsella.

40 á 48 reales tonelada de 1.000 kilógramos en artículos de peso.
70 á 80 reales id. en artículos de volúmen.
Lo propio en buque de vela que de vapor por haber poca exportacion para aquellas plazas.

Digitized by Google

De Marsella ó Cette á Barcelona.

60 reales tonelada en artículos de peso.
40 reales id., carbon de piedra.
70 á 75 reales en artículos de volúmen, clase pipería.
120 á 160 reales id., algodones y otros semejantes.
Además de estos fletes se exige 5 por 100 de capa.
A iguales fletes pueden considerarse los buques extranjeros.

De Lóndres y Liverpool á Barcelona.

250 reales tonelada de peso, drogas, hojadelata y maquinaria.
150 reales tonelada cúbica, hilazas.
350 á 400 reales tonelada de peso, algodon en rama.
300 reales tonelada peso, cuero.
200 reales tonelada peso, alambres.
Además 10 por 100 de capa.
Tanto en buque de vapor como de vela, absorbiendo hoy todo este tráfico los vapores.

En buque de vapor extranjero sería el flete de 200 á 250 reales tonelada de peso, excepto el algodon que sería de 250 á 300.

De retorno todos los fletes son convencionales sin tarifa fija.

Carbon mineral. De cualquier punto de Inglaterra á Barcelona en ambas banderas, de 120 á 130 reales por tonelada.

Bacalao de Noruega en bandera española, 270 reales tonelada, no habiendo introducciones en bandera extranjera.

Bacalao de Islandia en bandera extranjera, 210 reales tonelada, no haciéndose introduccion en bandera española.

Maderas del mar Báltico á Barcelona, bandera extranjera, 220 reales tonelada de arqueo; son exclusivos en esta navegacion los buques suecos, noruegos y rusos.

A LA PREGUNTA 2.ª El número de tripulantes de nuestros buques mercantes comparados con sus semejantes extranjeros, están en relacion de 3 á 2.

Débese exclusivamente este exceso á las exigencias de las comandancias de marina legalizadas en parte por la Real órden de 19 de Enero de 1858, que destruye completamente el art. 24 del tít. 10 de las Ordenanzas de matrículas de 1802.

A LA 3.ª Siempre hay dificultades para hacer las tripulaciones, no obstante la afluencia de matriculados de todas las demas provincias. Cada año se nota disminucion en el número de matriculados. Débese esta decadencia á la institucion de las matrículas de mar y régimen militar que pesa indebidamente sobre todos los marinos. Esta dificultad se hace mucho mayor tratándose de hallar tripulantes para cubrir vacantes en nuestras Antillas; pero se convierte en imposible en puntos extranjeros, á causa de las matrículas tambien, porque todos los marinos extranjeros saben que no pueden ejercer su profesion en nuestros buques, muelles y bahías, y que, caso de hallarles ocupados en faenas marineras en nuestro país, se les imponen penas corporales; esto les obliga á embarcarse en buques españoles con suma repugnancia, y con la precisa condicion casi siempre de pagarles el capitan el viaje de regreso á su país: rara correspondencia á la libertad que tienen los marinos mercantes españoles de ejercer su profesion en casi todas las naciones con entera libertad.

Digitized by Google

Tambien es muy dificultoso hallar maquinistas españoles por la escasez de talleres particulares de maquinaria (á consecuencia de los absurdos de nuestra legislacion de Aduanas) donde se eduquen muchos y buenos; y tanto es así, que vemos casi todos los primeros y gran parte de los segundos y terceros maquinistas de nuestros buques de vapor mercantes y de guerra que son extranjeros.

Por iguales motivos nos hallamos en el mismo caso respecto á los fogoneros y paleros.

A LA PREGUNTA 4.ª Un buque de vela español de 200 toneladas de cabida, con 12 tripulantes, los gastos de salario y manutencion ascienden á 3 escudos 340 milésimas por tonelada al mes.

Un buque ruso de vela de 200 toneladas con 8 tripulantes, su gasto al mes de salario y manutencion es de 1 escudo 478 milésimas.

Un buque italiano de 700 toneladas con 15 tripulantes, su gasto es de 980 milésimas de escudo.

Un buque español de porte equivalente es de 1 escudo 374 milésimas.

Un buque prusiano de 446 toneladas y 13 tripulantes, su gasto es de 1 escudo 200 milésimas.

Un buque español equivalente, de 1 escudo 400 milésimas.

Un buque sueco de 350 toneladas con 11 tripulantes, su gasto es de 1 escudo 53 milésimas.

Un buque español de igual porte 2 escudos 400 milésimas.

Un buque inglés de 400 toneladas y 10 tripulantes, su gasto no excede de 1 escudo 200 milésimas.

Un buque español de igual cabida 1 escudo 900 milésimas.

Un buque de vapor español de 560 toneladas, cabida total, con 38 tripulantes, su gasto mensual es de 4 escudos 515 milésimas por tonelada.

Un buque de vapor inglés de 547 toneladas, con 21 tripulantes, por igual concepto, gasta solo 2 escudos 340 milésimas por tonelada.

Esta enorme desproporcion la debemos tambien, casi exclusivamente, á la perjudicial institucion de las matrículas de mar, que enrarece y encarece las clases todas de la matrícula.

A LA 5.ª Las carenas y reparaciones en el extranjero deben ser libres y permitidas sin limitacion alguna, toda vez que hechas en nuestro puerto las aventajan en bondad y tal vez en baratura, y unido este aliciente al natural deseo de los navieros de hacerlas á su vista, es seguro que solo se harán fuera de España las que la necesidad ó una prudente prevision exijan.

En cuanto á la reparacion de máquinas debe permitirse con igual libertad, exigiendo á su arribo á nuestro puerto el derecho que señale el Arancel á la pieza ó piezas nuevas sustituidas.

Los careneros del Estado no pueden satisfacer necesidad alguna de la marina mercante, porque muy rara vez están desocupados, se hallan en los puntos ménos concurridos por los buques del comercio, y los resultados económicos de las reparaciones que en ellos pudieran practicarse nunca podrán convenir á la marina mercante.

A LA 6.ª Las trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante española, no solo del comercio de Europa, sino del mundo, son en primer lugar:

El estar sometida á un régimen militar dirigido por el Ministro de Marina, el cual le impone el número y clase de los individuos de que ha de servirse, interviniendo y perturbando todas las operaciones de la marina mercante, paralizando su actividad, matando el estímulo, impidiendo los adelantos introducidos en la marina comercial, impidiendo la economía y oponiendo á todo trabas sin cuento.

El Real decreto á Córtes de 12 de Octubre de 1837, sancionado en 1.° de Noviembre siguiente, cuya regla 3.ª previene que todo buque extranjero, una vez matriculado en los dominios españoles, habrá de pertenecer siempre al pabellon español, origina que hoy se pudran en nuestros puertos muchos buques cuyo capital volveria á España con beneficio general si no existiera la anterior disposicion, única en las reglas marítimas del mundo.

Las contribuciones de carreteras y la de consumos, que impide el tráfico, humilla y desmoraliza cuanto tiene relacion con ella, no debiendo tener aplicacion alguna en este ramo.

Digitized by Google

Los crecidos impuestos de sanidad y la anarquía que se observa en el cumplimiento de la ley, causando importantes perjuicios que no tienen indemnizacion posible, sin ventaja para la salud pública ni para el Estado.

La falta de buenos puertos.

La falta de grandes depósitos generales, libres de todo derecho y traba que hicieran posible convertir á España en un centro de exportacion.

El practicaje y otros servicios análogos obligatorios.

La falta de buenos tratados de comercio con muchas naciones extranjeras que abrieran al comercio marítimo nuevos mercados con ventajas positivas recíprocas.

Las condiciones especiales de nuestra produccion, que no exigen mucho desarrollo en nuestra marina mercante, producido en parte por las trabas impuestas á la exportacion y por otras múltiples causas.

Las infinitas contribuciones que bajo diferentes conceptos gravitan sobre la marina mercante, haciéndola la industria más perjudicada de España, no solo porque paga por su capital y por el uso que de él se hace en cada uno de sus movimientos, sino por los abusos á que dan lugar las complicaciones de tan enmarañado sistema.

La complicada legislacion de aduanas, que tomando por mala fé los actos todos del comercio, y con el pretexto de evitar el fraude imposibilita casi todas las operaciones del comercio marítimo, originando trabas y perjuicios incalculables.

Los derechos superiores á los de otra nacion alguna que se pagan á los Cónsules españoles en el extranjero, que en algunos casos se satisfacen indebidamente muchas veces y en otros se cobran con exceso.

Las infinitas exacciones y abusos á que da lugar la complicada tramitacion para el despacho de los buque mercantes, y otras y otras causas cuyos pormenores no nos atrevemos á detallar.

Estos perjuicios, que solo en parte pueden evaluarse, irrogan á un buque durante 20 años, que es próximamente su vida, un perjuicio que excede mucho del triple del capital invertido en la construccion del mismo.

En cuanto á los gravámenes y trabas de los buques extranjeros en sus países y consulados, son tan insignificantes que rayan en la nulidad, indicando por via de ejemplo que generalmente pagan á su Cónsul 5 francos por el despacho de cada buque, miéntras nosotros, solo de un derecho satisfacemos cuando ménos 3 rs. vn. por cada tonelada.

A LA PREGUNTA 7.ª Esta prohibicion no ha tenido gran influencia en el desarrollo de la marina mercante. Tampoco la ha tenido sensible el tipo del derecho fijado. La prohibicion de carenar en el extranjero solo ha originado, que bajo pretexto del cumplimiento de la ley, se han ejercido grandes vejámenes á los que lo han practicado con todos los trámites prescritos en la misma, viéndose obligados por esto los capitanes á valerse de malos medios para ocultarlo. La prima concedida á los constructores españoles ha originado la construccion de buques de mayor cabida y áun de pequeñas dimensiones, á pesar de luchar con la carencia de muchas cosas necesarias y hasta de astilleros, en tanto que todos los muchos buques construidos en las costas de Cataluña lo han sido en las playas.

A LA 8.ª La supresion del derecho diferencial de bandera hoy, en el precario estado en que se halla la marina mercante, traerá la completa ruina de los navieros españoles. Unicamente destruyendo la institucion de las matrículas de mar y todas las consecuencias de las mismas, poniendo en planta el proyecto de ley formulado por D. Canuto Corroza de órden del Gobierno de S. M. con las modificaciones que los adelantos de la época aconsejan, suprimiendo todas cuantas trabas é impuestos se cobran hoy de la marina mercante, dentro y fuera de España, indicadas en parte en la contestacion 6.ª, é imponiendo á la misma una contribucion única, anual, que no pueda exceder de 2 escudos por tonelada de carga, satisfecha por su armador, de manera que nadie tenga que intervenir para nada en las operaciones del buque, que sean tan libres como el aire, y armonizando con los principios de igualdad de bandera todos los demas ramos de la Administracion, entónces podrá el Gobierno concederla, pero solo á las naciones que

Digitized by Google

abran sus puertos con la recíproca á nuestros productos y buques. Exceptuando siempre y en absoluto el comercio de cabotaje.

Barcelona 18 de Febrero de 1866.=Pedro J. Plandolit.=J. Jover y Serra.=Eugenio Estasen.=J. Gussi.=J. Serra y Font.=Francisco Maristany.=Cárlos Torrens y Bruguera.=Moreu, hermanos.=Francisco Olivé y Alsina.=P. Pomés y Bordás.=Enrique Dauner.=José Olvaldo Amell.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA, DE CASI TODOS LOS NAVIEROS Y VARIOS COMERCIANTES DE LOS QUE SATISFACEN MAYORES CUOTAS DE CONTRIBUCION EN DICHA PLAZA.

A la pregunta 1.ª El comercio entre la provincia de Barcelona y las naciones de Europa consiste principalmente en maderas que se traen de Suecia, de Rusia y de otros puntos del Norte de Europa, donde solo llevamos vinos en cantidades pequeñas; en bacalao, que se conduce de Suecia y Noruega para donde no exportamos más que algunos cargamentos de sal en sustitucion de lastre; en carbon, palos tintóreos, productos químicos, hierro, laton, tejidos, hilaza, quincalla y otros muchos efectos que vienen de Inglaterra, para donde salen en lastre nuestros buques, á excepcion de la temporada de exportacion de frutos: en los mismos efectos, aunque en menor escala, del Imperio francés, para donde vuelven á salir los buques en lastre, llevando á veces alguna cantidad de plomo, frutas, etc.; en cáñamos, carbon vegetal y algunos otros articulos para Italia, donde se dirigen tambien en lastre nuestros buques, exceptuando cuando es conveniente la reexportacion de azúcares y cafés de este depósito.

El carbon y las maderas que forman las $^4/_5$ de la navegacion europea, se importan en bandera extranjera, porque el derecho diferencial es insignificante, y siendo dichos artículos los que han tomado más desarrollo por las necesidades de las diversas industrias, aparece que el movimiento de la marina española no ha tenido el desarrollo que la extranjera. Los bacalaos, que tienen la proteccion de unos derechos diferenciales de bandera regulares, vienen todos en buques españoles, siendo los mares del Norte donde se forman nuestros mejores marinos. Por las consideraciones indicadas no puede fijarse precio de flete en viaje redondo, siendo rarísimos en España los viajes por Europa con cargamento de ida y vuelta.

A la 2.ª El número de tripulantes de nuestros buques generalmente guarda con el de los buques extranjeros de igual porte y aparejo en viajes análogos de Europa la relacion de 3 á 2. Las comandancias de marina no permiten la salida de los buques miéntras no lleven una tripulacion muy numerosa, que de ninguna manera exigen las Ordenanzas de matrículas de 1802, y que tampoco hacen indispensable las necesidades de la embarcacion que sale á viaje, segun lo acredita la experiencia diaria en los buques extranjeros, que suelen llevar siempre una tercera parte ménos de tripulantes.

Debemos añadir que la tripulacion de un buque varía, no tanto en proporcion del tonelaje como del aparejo ó velámen: de manera que dos buques de igual aparejo y de los cuales el uno mida 400 y el otro doble número de toneladas, necesitan á corta diferencia igual tripulacion. Y como en razon de la exigüidad del comercio español el tonelaje de sus buques no pasa por término medio en los de navegaciones largas de 2 á 300 toneladas, y de 150 en las de Europa, miéntras que el de los buques de cualquiera nacion del Norte en sus navegaciones por esta parte del mundo mide 500, resulta que nuestra marina se halla en condiciones mucho más desfavorables respecto de la marina extranjera de lo que pudiera creerse, teniendo solo en consideracion el primer párrafo de esta respuesta, en el cual se comparan entre sí tan solamente los buques de igual porte y aparejo.

A la 3.ª No se encuentra con facilidad el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de los buques por lo que respecta al personal marinero, pudiendo calcularse que no existe en Cataluña la mitad de la marinería necesaria, y observándose que de dia en dia va disminuyendo. Es

Digitized by Google

indudable que esta escasez de personal es otro de los perjudiciales efectos de la existencia de las matrículas de mar y de la subsistencia del régimen militar á que están sometidos los marinos. Faltan asimismo maquinistas españoles que reunan la instruccion y experiencia necesarias para el delicado cargo que se les confía en los buques. Solo pueden hallarse, sin tener que recurrir á otros países, maquinistas segundos y terceros. Esta falta puede atribuirse al corto desarrollo que en nuestra patria ha alcanzado la navegacion de vapor, á la carencia en que nos encontramos de escuelas á propósito para formar los maquinistas, pues miéntras que por un lado son insuficientes los conocimientos que se dan en las clases de mecánica de nuestros institutos, es demasiado larga y dispendiosa, atendido el modesto porvenir de los maquinistas de buques, la carrera de Ingeniero industrial; y por fin, á la vida penosa y de poco desenvolvimiento que nuestras leyes arancelarias permiten á la industria de construccion de máquinas, lo que impide que se formen en los establecimientos y talleres particulares buenos maquinistas en número suficiente para las necesidades de la marina española.

Los fogoneros y paleros abundan, pues que no necesitan ser matriculados; pero movidos por el ejemplo de los marineros exigen salarios más crecidos que los de las marinas extranjeras.

A LA PREGUNTA 4.ª Los buques españoles son los que gastan más por razon de sueldo y rancho; pues por un lado su tripulacion es mucho más numerosa que la de los buques extranjeros, y por otro, siendo escasos los marineros por efecto de las matrículas de mar, son pocos los que quieren arrostrar los peligros y fatigas del viaje, por ser más cómodo y bastante lucrativo emplearse en trabajos en los muelles, cuyo privilegio les está reservado en las Ordenanzas, y que debia haber desaparecido, y exigir los que consienten embarcarse crecidos sueldos ó salarios y manutencion costosa comparada con las de las otras marinas.

Los buques de la marina española miden por término medio de 2 á 300 toneladas los que se dedican á navegaciones largas, y de 150 los que hacen el comercio de Europa. Por ello tomaremos por tipo un buque de 200 toneladas. El gasto de estos buques por razon de sueldo y rancho puede calcularse en unos 4 escudos por tonelada al mes.

Es difícil precisar cuánto gastan los extranjeros, porque varían bastante segun la marina á que pertenecen. Por esto, prescindiendo de los buques rusos y griegos, que son los que gastan ménos, porque los sueldos son muy mezquinos y la alimentacion es mala, parece lo más conveniente sacar las comparaciones de buques que actualmente están en el puerto de Barcelona procedentes de distintas naciones. Un buque italiano de 650 toneladas de registro y 1.000 de carga, gasta poco más de un escudo por tonelada al mes.

Un buque prusiano de 446 toneladas de registro y 720 de carga, gasta al mes por tonelada por razon de sueldo y rancho un escudo 250 milésimas.

Un buque inglés de 400 toneladas cargando 600 gasta al mes por los conceptos expresados un escudo 200 milésimas por tonelada.

Un buque sueco que tiene 350 toneladas de registro y carga 500 de carbon gasta un escudo 48 milésimas mensualmente por cada tonelada.

Tambien en los buques de vapor encontramos una desproporcion muy notable entre el importe de nuestras tripulaciones por razon de sueldo y rancho y las de los vapores extranjeros, porque tambien aquí subsisten las razones de diferencia; esto es, la precision en que la ley pone á nuestros buques de embarcar una tripulacion excesivamente numerosa y las exigencias de los tripulantes, así en cuanto al sueldo como en cuanto á la manutencion por ser pocos los matriculados y haber entre éstos muchos que no quieren navegar.

Sin embargo, debe reconocerse que aquella desproporcion disminuye algo, aunque no mucho, porque la manutencion de los que tripulan los vapores de la marina extranjera, es algo mejor que la de los que tripulan sus buques de vela, y por el licor que debe darse á los maquinistas y fogoneros.

Pero en cambio tiene nuestra marina de vapor una desventaja respecto de la de algunos otros países, y consiste en que el poco desarrollo de nuestro comercio no ha permitido sustituir nuestros

Digitized by Google

vapores que habian sido construidos principalmente para la conduccion de pasajeros, la cual hoy es muy poca por el desarrollo que han recibido los ferro-carriles, por otros que sean más á propósito para la de mercaderías. Aquellos deben tener muchas y espaciosas cámaras, así es que su registro es de un número de toneladas mucho mayor que el de mercancías que puede cargar, al revés de lo que sucede en los vapores de otras naciones que cargan muchas más toneladas de las que figuran en sus registros.

Haciendo con los vapores lo que se ha hecho con los buques de vela, esto es, tomando por punto de comparacion uno español y otro inglés, que se hallan anclados en este puerto, resulta: que un vapor español que carga 400 toneladas de mercancías y tiene 560 de registro, con máquina de 120 caballos, y coste puesto en España listo para navegar 85.000 pesos, tiene de tripulacion 38 personas, que por razon de sueldo y rancho gastan mensualmente 1.200 pesos, que repartidos entre las 400 toneladas de carga resultan á 6 escudos por mes y tonelada, y si se reparten entre las 560 de registro resultan á 4 escudos 285 milésimas.

El vapor inglés, *Chy solite*, mide 547 toneladas de rigistro y trae 920 de peso, con máquina de 80 caballos y coste de 65.000 pesos. Lo tripulan 21 personas, que por razon de sueldo y rancho gastan mensualmente 1.547 escudos, que si se reparten entre las toneladas de registro, salen á 2 escudos 828 milésimas por tonelada, y si entre las de carga, salen á un escudo 682 milésimas por mes y tonelada.

A LA PREGUNTA 5.ª Partiendo de los principios que dejamos consignados, debemos rechazar y rechazamos con conviccion profunda la libre facultad de carenar y reparar los buques en el extranjero, que nuestras leyes han negado sábiamente y deben continuar negando por bastante tiempo. En este punto, como en todos los demas que le son análogos, no debe atenderse al predominio de los intereses de una clase sino á los que constituyen los de la generalidad del país.

Nuestros constructores de buques de vela y de vapor no pueden actualmente competir con los extranjeros, áun cuando á beneficio de una série sucesiva de medidas que libre á la construccion naval de los gravámenes á que actualmente está sujeta pueda llegarse á establecer con el tiempo la libre competencia sin perjuicio para nuestra patria. Miéntras este caso no llegue será ruinosa la desaparicion de los derechos protectores.

Sin ellos las carenas y reparaciones se harian la mayor parte en el extranjero, y tengamos presente que el principal elemento de vida de nuestras industrias de construccion naval son estas operaciones. Estas industrias deben considerarse como de primera importancia en España cuyas costas son tan dilatadas. Léjos, pues, de pensar en suprimir la prohibicion de carenar en el extranjero, conviene que se estudie con detenimiento la manera de procurar á la industria de construccion de buques facilidades que la conduzcan á su desenvolvimiento y adelanto.

Contribuiria eficazmente á este fin que se declarasen libres en el reino las industrias de calafate, carpintero de ribera y demas necesarias para construir y armar los buques que en la actualidad solo pueden ser ejercidas por la clase privilegiada de los matriculados de mar.

Tambien fuera conveniente establecer la correspondiente armonía entre los derechos que pagan los buques por las piezas construidas en el extranjero y los que satisfacen las materias que sirven para su construccion.

Cuando en España no existian diques ni varaderos, era necesario permitir interinamente que se sirviesen de los extranjeros; pero hoy dia tienen varaderos Cádiz, Mahon y Barcelona, donde han subido vapores de 1.200 toneladas, que son ya de los mayores que tiene nuestra marina de cabotaje.

Por tanto, debiera desaparecer la concesion que tiene la marina de vapor, á cuya sombra practica en el extranjero las reparaciones que necesita con perjuicio de las industrias nacionales.

Son notorios los auxilios que prestan á la marina mercante los diques del Gobierno; pero es un inconveniente la disposicion por la que se previene paguen lo mismo los buques mayores que los menores, porque éstos resultan gravados extraordinariamente.

Existiendo, pues, tres varaderos particulares para buques de ménos de 1.200 toneladas, y los del

Digitized by Google

Estado para buques de mayor capacidad, resulta que quedan atendidas suficientemente las necesidades de nuestros buques mercantes.

Á LA PREGUNTA 6.ª Las trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante española son numerosas y de grave trascendencia.

Ante todo se hace preciso que se la emancipe del régimen militar que la oprime, prescindiendo de considerarla como reserva de la de guerra.

Debieran abolirse las matrículas de mar, los tribunales privativos, el sistema de verificar el llamamiento de la gente de mar al servicio de las armas, y la reglamentacion que impide el desarrollo de las industrias marítimas.

La abolicion de la matrícula de mar es uno de los más grandes servicios que pueden prestarse á la marina mercante, y por consecuencia á la Nacion; es una reforma que reclama la justicia, que aconseja la conveniencia, y que es una consecuencia necesaria é ineludible del sistema de la libertad de industria dentro del reino, que felizmente rige en España.

La existencia de la matrícula de mar es un contrasentido que no tiene razon alguna de ser, y la causa principal de la decadencia de la marina española.

Por otra parte, los derechos que se exigen á la marina mercante son exhorbitantes, y constituyen verdaderos gravámenes. Nuestros buques pagan derechos de carga y descarga, derechos de fondeadero, derechos sanitarios, derechos de recargo de puerto, de consulados españoles, de registro, de lastre, de patente Real, de pilotaje, de amarradores, de consumos por las provisiones que quedan á bordo áun cuando hayan sido satisfechas, y la contribucion anual por subsidio por razon del buque, y los derechos que por los conceptos referidos ú otros análogos pagan los buques á las autoridades extranjeras en los puertos de salida.

Los impuestos referidos deben reducirse en número y cuantía si se quiere el desarrollo de la marina mercante, y especialmente los derechos de sanidad, los de consulado y los de consumos.

Este último se encuentra en Cataluña sobrecargado con el arbitrio provincial llamado derecho de carreteras, que importa para los armadores una cantidad bastante considerable.

Es asimismo conveniente que el practicaje que es hoy obligatorio fuera voluntario. Basta ciertamente el interés del naviero para evitar los percances que el Gobierno trata de precaver imponiendo á los capitanes la obligacion de tomar práctico.

Los diferentes derechos á que está sujeta la marina y que quedan enunciados, dan una idea de las tramitaciones necesarias segun la ley para el despacho de los buques y para las demas operaciones que deben practicarse, bien en las aduanas ó bien en otras oficinas. No se distinguen ciertamente por su sencillez ni por su brevedad, adoleciendo la marcha administrativa que se sigue en estos asuntos de una complicacion sensible que da lugar á abusos dignos de represion.

Es muy perjudicial á los intereses y al mismo desarrollo de la marina mercante la falta de armonía que se observa en las leyes que rigen al comercio marítimo, y lo anticuado é inaplicable de varias de sus disposiciones.

Para el desenvolvimiento y progreso de nuestra marina debieran suprimirse las trabas de que se ha hecho mencion, proporcionar á España buenos puertos, depósitos comerciales, y fomentar la agricultura y la industria que dan cargamentos de ida.

Con estos elementos llegaría nuestra marina á tal estado, que nada tendria que temer de la competencia de las banderas extranjeras.

Á LA 7.ª Nos referimos á lo expresado al tratar de la pregunta undécima del interrogatorio á los constructores de embarcaciones de madera, con lo que queda contestada.

Á LA 8.ª El derecho diferencial de bandera es el sosten de nuestra marina; su supresion ocasionaria como hemos dicho en el preámbulo su ruina completa.

Digitized by Google

La marina española se encuentra en posicion desventajosa respecto de varias marinas extranjeras por muchas causas.

Las numerosas trabas que la rodean, y hemos mencionado, dificultan su desarrollo, por lo que deben pronto desaparecer. Empero además existen otras razones que hacen necesaria la existencia del derecho diferencial de bandera, sin el que no podemos competir en modo alguno con la marina extranjera. Existe poca produccion nacional, por lo que la mayor parte de nuestros buques se ven obligados á salir en lastre, debiendo buscar en los viajes de vuelta la indemnizacion de los perjuicios experimentados en el de ida, y de otra parte faltan colonias y factorías que fomenten el desarrollo de nuestro comercio.

La bandera francesa por razon de la Argelia, la inglesa por sus numerosas colonias, grande comercio y produccion de carbon de piedra, tienen siempre asegurados sus viajes de ida y vuelta. Este es el motivo por el cual pueden contratar sus fletes á más bajo precio que los buques de la marina española, que generalmente no tienen más que los de retorno.

No olvidemos las funestas consecuencias que para nuestra marina tendria la desaparicion del derecho diferencial de bandera.

El comercio de Levante tiene gran importancia, y Francia, Inglaterra, Rusia, Holanda y Austria se han apresurado á subvencionar líneas de navegacion que lo exploten. Esos buques extranjeros subvencionados, atendida la situacion geográfica de España, han de pasar rozando por parte de nuestras costas. Si no existen derechos protectores, dichos buques se apoderarian de todo nuestro tráfico, pues que no teniendo que variar su direccion, podrian tomar las mercancías para España á un precio ínfimo, que no podria admitir ninguna nave española.

El derecho diferencial de bandera sostiene nuestra navegacion trasatlántica. Nótese que los artículos cuyo derecho protector no es bastante eficaz se importan en bandera extranjera, como sucede respecto del guano, carbones y maderas. En bandera española solo se conducen cargamentos de algodon y algunas pequeñas cantidades de otras mercancías ménos importantes.

No nos dejemos llevar de teorías absolutas y deslumbrantes; fijémonos en el estado del país, en sus intereses verdaderos y en las dolorosas consecuencias de la adopcion de principios inaplicables, si se quiere conservar y aumentar la riqueza de nuestra patria.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE VIZCAYA.

A LA PREGUNTA 1.ª Se ha creido que la mejor manera de dar una contestacion precisa y clara en lo posible á la primera pregunta, es la formacion del siguiente cuadro :

COMERCIO DE IMPORTACION.

	INGLATERRA.	ESCOCIA.	NORUEGA.	BÉLGICA.	FRANCIA.	TOTAL de toneladas.
Carbon	32.748	»	»	»	»	32.748
Bacalao	»	2.527	7.603	»	»	10.130
Maderas	»	»	6.527	»	2.289	8.816
Quincalla	2.462	»	»	517	1.423	4.402
Maquinaria	2.828	»	»	325	625	3.788
Hilaza	1.273	»	»	303	71	1.647
Hierros	1.119	»	»	124	295	1.538

Digitized by Google

COMERCIO DE EXPORTACION.

	INGLATERRA.	FRANCIA.	BÉLGICA.	HOLANDA.	TOTAL de toneladas.
Mineral de hierro	16.220	19.561	161	»	35.942
Rubia	701	»	»	»	701
Castañas	166	»	»	98	264
Vinos	63	67	»	»	130
Cereales	Hay años de grande exportacion, miéntras en otros es nula ó de poca importancia.				

FLETES DE IMPORTACION POR TONELADA.

	INGLATERRA.		ESCOCIA.		NORUEGA.		HOLANDA Y BÉLGICA.		FRANCIA.	
	BANDERA		BANDERA		BANDERA		BANDERA		BANDERA	
	Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.
Carbon. Rs. vn.	70	70	»	»	»	»	»	»	»	»
Bacalao	»	»	14	8	12	8	»	»	»	»
Maderas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Quincalla	200	»	»	»	»	»	200	»	100	»
Maquinaria	120	80	»	»	»	»	120	80	80	50
Hilaza	150	»	150	»	»	»	150	»	100	»
Hierros	100	80	»	»	»	»	100	80	60	40

FLETES DE EXPORTACION.

Mineral de hierro	40	40	»	»	»	»	»	»	30	30
Rubia	100	100	»	»	»	»	»	»	»	»
Castañas	600	400	»	»	»	»	600	400	»	»
Vinos	120	120	»	»	»	»	120	120	80	60
Cereales	108	60	»	»	»	»	80	60	60	40

Los artículos que figuran en este cuadro son los principales con que comercia esta plaza con Europa, pues aunque se introducen y exportan algunos otros, ofrecen poca importancia, y no fletándose para viajes redondos buques españoles ni extranjeros, sino muy rara vez, se ha fijado el precio de fletes corrientes desde los puertos de partida extranjeros á este mercado, y desde él á los puertos de destino.

Digitized by Google

A LA PREGUNTA 2.ª La relacion que guarda el número de tripulantes de nuestros buques con el de otras naciones está próximamente en la proporcion siguiente: buques extranjeros hasta 100 toneladas, una quinta parte ménos que los nacionales: de 100 toneladas hasta 200, una cuarta; y de 200 para arriba una tercera.

A LA 3.ª Por punto general se encuentra con facilidad en esta provincia el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de los buques, incluso el personal de fogoneros; pero no sucede lo mismo con el de maquinistas, que siendo lo ménos en sus dos terceras partes ingleses los que navegan en vapores de esta matrícula, no suele ser fácil en ocasiones proporcionarse maquinista, por más que se quiera pagarle un buen sueldo.

A LA 4.ª Tomando por tipo un buque de 300 toneladas, puede calcularse casi con exactitud, por lo que respecta á este puerto, que los gastos por razon de sueldo y rancho de las tripulaciones en buques españoles ascienden *mensualmente* por tonelada á 24 reales en los de vela, y á 40 en los de vapor, y los gastos que por idénticos conceptos tienen los buques extranjeros no excederán, por su menor tripulacion, sueldos más reducidos y manutencion más económica de 14 rs. en los de vela y 26 en los de vapor.

A LA 5.ª Careciendo España de careneros, las facilidades que pueden darse á la industria naviera consisten en que se permita carenar y reponer, así los cascos como sus máquinas en los puertos extranjeros á donde arriben los buques, sin sujetarlos á ninguna traba ni exigírseles derecho alguno; pues si bien el uso de los careneros de la marina de guerra presta algun servicio á la mercante, es en pequeña escala, y por lo tanto insuficiente para atender á las necesidades de la navegacion.

A LA 6.ª Las principales trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante española son la obligacion impuesta á los buques de llevar un número determinado de tripulantes en relacion á su porte, que el personal sea español, y que el capitan, piloto y contramaestre reunan ciertas condiciones; los derechos impuestos á las primeras materias que principalmente se emplean en la construccion, y la prohibicion de enajenar los buques á súbditos extranjeros. Además tienen un gravámen los buques nacionales respecto á los extranjeros con la diferencia que hay entre lo que pagan los primeros por derechos consulares, y lo que exigen á los últimos los Cónsules de sus respectivas naciones por el refrendo del rol; y de desaparecer estas trabas, es indudable que resultarian ventajas positivas á la industria naviera española, no permitiendo la premura con que se hacen estos trabajos detenerse á expresar en números dichas ventajas.

A LA 7.ª Ha perjudicado á la clase naviera la prohibicion de introducir buques menores de 400 toneladas comunes, por cuanto barcos de este porte podria adquirirlos con más economía en el extranjero, si bien dicha prohibicion ha fomentado la construccion naval: el tipo de los derechos para los de mayor cabida tambien ha perjudicado á los navieros; pero este tipo de derechos y la prima concedida á los constructores navales españoles han contribuido muy poderosamente á la construccion de buques de alto porte que hacen la navegacion de largo curso, habiendo varios de esta clase en la matrícula vizcaina que van á las regiones más apartadas. La prohibicion de carenar en el extranjero, sin favorecer en nada á los constructores navales, causa graves perjuicios á los dueños de buques por las razones indicadas en la 5.ª contestacion.

A LA 8.ª De creer es que si llegara á suprimirse el derecho diferencial de bandera, léjos de tener ventajas los que hoy son dueños de buques, experimentarian inmensos perjuicios. Se apoya esta opinion en que, desapareciendo de pronto el mencionado derecho, no sería posible á la actual marina mercante española sostener una prudente competencia con la extranjera; y una prueba irrecusable de

Digitized by Google

ello es que ningun buque nacional conduce desde los puertos de Inglaterra carbon mineral para ferro-carriles y vapores, por cuanto no les tiene cuenta cargar á los fletes á que traen los buques ingleses, y eso que la tripulacion inglesa es la más cara despues de la española. No se concibe medio para evitar los perjuicios, á no ser que se suprima el derecho diferencial para un plazo en que se considere que á los hoy dueños de buques pueda rendirles su industria el capital que hayan invertido y los legítimos intereses; siendo de temer que si se quiere llegar á la abolicion del beneficio de bandera, nos quedemos sin marina mercante propiamente española, por cuanto es muy posible que por más que se permitiera la introduccion con franquicia de derechos de las primeras materias que se emplean en la construccion naval, y tripular los buques con el número de marineros, pilotos y demas nacionales ó extranjeros que quiera el armador, con la excepcion de que el capitan sea español, no pudiendo competir la construccion naval española con la extranjera, se fuera á adquirir buques al extranjero, y quedando desiertos nuestros astilleros, no tendríamos buques construidos en España, ni tripulaciones españolas, lo cual haria que llegara á desconocerse en muchísimos puertos la bandera nacional.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE SANTANDER.

A LA PREGUNTA 3.ª Con gravísimas dificultades y con sueldos onerosísimos allegan actualmente los buques sus tripulaciones en el personal marinero; originando, entre otros motivos, la carestía de los fletes, sin que los armadores puedan evitarlo.

La causa fundamental son las matrículas de mar, esa odiosa y funesta institucion contra la que tantas veces ha clamado esta Junta, demostrando que son el adversario más formidable para el desarrollo de nuestra naciente marina, quitando á la vez la libertad para explotar la riqueza del mar, sus costas y puertos.

La prensa, las Academias, las poblaciones del litoral en masa, hasta la tribuna en fin han reclamado la supresion de la esclavitud de por vida, como las calificaba un distinguido general de marina, viniendo á confirmar el régimen tiránico en que desgraciadamente vive la marina mercante bajo el yugo de la militar, cuando tan distintas son ambas instituciones y tan diversamente deben existir y obrar, llenando cada una sus respectivas funciones.

En los Cuerpos Colegisladores se ha iniciado tambien este debate, pidiendo elocuentes voces la extincion de tan decrépita institucion, cuyos resultados son diametralmente opuestos al fin con que se creara.

Ilustrada la opinion, ha llegado el momento de adoptar la medida radical, porque así lo exigen las circunstancias de la época. O hemos de renunciar al desarrollo de la marina mercante y de guerra, ó hemos de ponerla en condiciones de viabilidad, dotándola de los elementos que necesita.

Sin las matrículas, los hombres de mar abundarian; los habitantes de las costas prestarian este servicio con gran expontaneidad y pericia, y recobrarian la libertad en las industrias marítimas, poniéndolas en armonía con las terrestres: porque ¿en qué se funda el que los pobladores del litoral y los españoles todos puedan elegir libérrimamente la industria que esté más en consonancia con sus inclinaciones y miras, siendo terrestre, y el que se les imponga un veto absoluto para las marítimas, ora sean las pesquerías, ora los servicios de á bordo en los bajeles, sin más que por reservar á los matriculadós estas funciones para que no bastan, ó que de corazon repugnan?

Digitized by Google

Esta es una aberracion monstruosa que rechaza el buen sentido; aberracion que camina sembrando el espanto cuando se muestra bajo el nombre de convocatoria para allegar á la armada los tripulantes que necesite, y que comienza lanzando la desolacion sobre los puertos de mar, arrancando del seno de sus familias hombres valetudinarios, numerosos padres cargados de hijos, que dejan abandonados en la indigencia, en la senda del vicio y del crímen, sin que sus desventuradas esposas puedan buscar el sustento indispensable, ni educarlos competentemente por más que se desvelen y agiten, creando graves males sociales y aberraciones que limitando á un estrecho circulo de personas aptas para tripular los buques mercantes, comprime con férrea mano su construccion y desenvolvimiento, porque sin tripulantes no hay naves posibles; y los armadores, que prácticamente ven las dificultades con que luchan, renuncian á nuevas construcciones, ya que no puedan realizar sus buques áun con quebrantos cuantiosos, porque esta negociacion es sin disputa la más desventurada de todas, porque á medida que con la escasez aumenta la demanda de los hombres de mar, las exigencias de los matriculados acrecen tambien, y esto unido á las demas gabelas que agovian la navegacion, produciria el aniquilamiento absoluto é inmediato de nuestra corta marina mercante, si al suprimirse los derechos diferenciales de bandera no se aboliesen las odiadas matrículas y se introdujesen las demás reformas de que se trata.

Éntrese de una vez en la práctica de los buenos principios, que tan excelentes resultados han dado en otras naciones, y satisfaciéndose una de las más apremiantes necesidades de la época, utilícense los pobladores del litoral y los españoles todos segun sus inclinaciones, colocándose la marina, las pesquerías, las industrias marítimas todas en aptitud de desarrollarse con la intensidad que nuestra nacion peninsular, con costas tan extensas reclama, abriéndose un precioso venero de la riqueza pública, y proporcionándose trabajo y medios abundantes de subsistencia á sus numerosos pobladores, obligados actualmente á emigrar á lejanas tierras en busca del trabajo y bienestar que las erróneas instituciones de su patria les niegan, cual lo demostró esta Corporacion en su informe de 15 de Setiembre de 1864 al ser consultada por el Ministerio de Fomento sobre el «proyecto de ley para uso general del mar, de la navegacion y de los puertos», del Sr. Corroza.

A la pregunta 6.ª Las principales trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante son:

1.ª Las matrículas de mar, que deben abolirse desde luégo, como queda sentado más atrás.

2.ª Los registros cerrados de los buques, que deben suprimirse, sustituyéndose con un sobordo abierto.

3.ª Las patentes de sanidad, que deberán suprimirse para el cabotaje y navegacion de Europa.

4.ª Los practicajes forzosos, que deberán modificarse, dejando completamente libre este servicio cual lo está en todos los países adelantados y áun en algunos puertos de la Península, los de las provincias Vascongadas, dando excelentes resultados.

5.ª Los derechos de capitanía de puerto, y los de lastre y deslastre, que deberán abolirse.

6.ª Los variados derechos que se exigen á los buques á su entrada, permanencia y salida de los puertos españoles, que deberán suprimirse, reemplazándolos con uno comun en que quedarán refundidos, y que consistirá en tres reales por cada tonelada métrica de carga que un buque dejase en cualquier puerto, si procediese de cabotaje nacional, y seis si de ultramar ó el extranjero.

7.ª Los derechos de consumo que pagan las tripulaciones en los puertos, consistentes en 25 céntimos de real por hombre y dia, cuyo absurdo tributo debe suprimirse.

8.ª El vejatorio sistema cuarentenario, que debe modificarse, sin comprometer en lo más mínimo la salud pública, suprimiendo gran parte de las formalidades innecesarias que se exigen.

Las trabas comprendidas bajo los ocho capítulos precedentes, aparte otras muchas de menor importancia, constituyen el núcleo principal y la barrera insuperable para el desenvolvimiento de nuestra marina.

Mereciendo tratarse con la debida separacion, esta Junta las consagró un trabajo detenido que tuvo la honra de elevar al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, tan pronto como supo se meditaba en aquel departamento la supresion de los derechos diferenciales de bandera.

Digitized by Google

Las ventajas que de suprimir estas trabas reportaria la navegacion, serian inmensas; desde luégo puede asegurarse que los fletes abaratarian una tercera parte por lo ménos de sus actuales precios, particularmente agregando como corolario preciso la entrega del régimen y administracion de los puertos á autoridades civiles, cual imperiosamente lo exige su carácter puramente civil, y el de todas las industrias marítimas, que deberán regularse, como todas las demas del Estado, por funcionarios civiles, reconociéndose un solo centro de accion en cada Gobierno de provincia.

Estas medidas traerian consigo otra no ménos precisa y fecunda, que consistiria en admitir libremente marineros extranjeros para las pesquerías y buques nacionales, como lo hacen todas las naciones adelantadas, utilizándose su trabajo en estos ramos, como se hace en España en todos los demas, sin que á nadie se le ocurra oponer el menor obstáculo, y ántes por el contrario, acogiéndose con júbilo los industriales de fuera cuyos conocimientos y saber representan un capital positivo, que vienen á enriquecer la Nacion miéntras en ella funcionan, y á dejarle ya implantado y permanente si llegase el caso de que después tornasen á marchar.

A LA PREGUNTA 8.ª Si el derecho diferencial de bandera se suprimiese sin plantear simultáneamente las reformas precisadas al contestar á la pregunta 6.ª, los navieros españoles quedarian completamente arruinados, porque el comercio todo de Europa, y áun el de altura, lo absorberian las naves extranjeras, con las que sería de todo punto imposible competir á las españolas, máxime cuando áun con las reformas apuntadas sería difícil la concurrencia; pues los buques son mucho más baratos en el extranjero, las tripulaciones menores, porque no tienen la tasa forzosa española y demas reducidos sueldos; los buques abundantes de grandes y ventajosas proporciones, con arqueos tan equitativos que cargan un 30 por 100 más que otros españoles marcados con igual tonelaje; los diques y arsenales montados en grande escala, con todos los adelantos de la época y precios muy arreglados; y por último, una accion libre y desembarazada en todos sus actos y operaciones, sin que les persiga por do quiera el implacable Fisco, para aherrojarlos con toda clase de exacciones y trabas, como desgraciadamente sucede en España.

Los medios de evitar la completa ruina de los navieros los tiene en su mano la Administracion, acogiendo propicia las reformas que se han propuesto, segun esta Corporacion demostró en la exposicion que con el propio objeto tuvo la honra de elevar á las Córtes.

RESPUESTAS

DE LOS SEÑORES RETORTILLO HERMANOS, DE CÁDIZ.

A LA PREGUNTA 1.ª El flete que generalmente, y por término medio, obtienen los buques españoles en los puertos extranjeros de Europa, puede calcularse de *nueve* á *diez* duros tonelada.

Los buques extranjeros llevan de *cinco* á *seis* duros tonelada.

Diferencia á favor de los fletes en buque extranjero, *cuarenta por ciento para arriba.*

Entiéndese cuando el buque español se dirige desde puerto extranjero á otro español; pero si del primero se dirige á otro tambien extranjero, todo lo que puede esperar el buque español es sacar el mismo flete que el buque extranjero, por más que sus gastos sean mayores, toda vez que el buque español no goza de ninguna preferencia, por el hecho de serlo, en el puerto de su destino. Si el buque español se dirige á puerto extranjero, donde exista derecho diferencial de bandera, entónces el flete disminuye en proporcion del recargo diferencial.

Digitized by Google

A LA PREGUNTA 2.ª Un buque español en Europa, suponiéndolo de 200 toneladas, se compone de su equipaje de diez á once personas, y paga por sueldos de 3.500 á 3.600 rs. mensuales. La manutencion de este equipaje puede calcularse en 6 rs. diarios por individuo, que asciende á 1.980 rs. *Total reales vellon, de cinco mil cuatrocientos ochenta á cinco mil quinientos ochenta.*

Un buque extranjero de igual medida lleva siete á ocho tripulantes y paga por sueldos mensualmente de *dos mil ciento á dos mil doscientos reales.*

La manutencion de esta tripulacion le cuesta á razon de 4 rs. diarios por cada individuo, de 800 á 900 rs. Total de *dos mil nuevecientos á tres mil ciento.*

Diferencia de un 50 por 100 próximamente.

A LA 3.ª En la mayor parte de los puertos escasea, y en ciertas épocas en tal extremo el personal marinero y el de fogoneros, que ha ocurrido con bastante frecuencia y ocurre estar los buques sin poder salir al viaje en ocho ó más dias por carecer de número suficiente de tripulantes. En cuanto á maquinistas, siendo el número de los españoles insignificante, la escasez es mucho mayor.

A LA 4.ª Establecidos en la respuesta al segundo interrogatorio los gastos indicados, solo habia que reducirlos á razon de tonelada dando los españoles de vela el de 28 rs. por cada una, y los extranjeros el de 15 rs. y 50 céntimos. Los de vapor pueden calcularse: los españoles en 15 rs. más por cada tonelada, en razon del aumento por sueldos de maquinista y fogoneros, y los extranjeros en 12 por igual razon, ofreciendo un total de *cuarenta* y *tres* reales tonelada los españoles, y *veinte* y *siete reales cincuenta céntimos* los extranjeros.

A LA 5.ª Para facilitar las carenas y reparaciones, tanto en los cascos como en las máquinas, debe autorizarse á que se hagan donde convenga ejecutarlas á los buques sin restriccion de ninguna especie.

El uso de los diques y arsenales del Estado solo alcanza á una mínima parte, casi insignificante de esta necesidad, habida consideracion á que casi siempre los tiene ocupados la marina de guerra, y cuando alguno no lo está es por tan breve tiempo, que solo pueden usarse para reparaciones muy ligeras.

Pudiera fomentarse el que las carenas se hagan en el país, para lo cual sería sin duda muy conveniente; diremos más, muy preciso, indispensable que el Gobierno facilitara el establecimiento de diques, varaderos, etc. particulares, otorgando libertad de derechos á los materiales, maquinarias, etc., con aplicacion á tales establecimientos, reduciendo además considerablemente los derechos de todos los artículos que son necesarios en las carenas, como son: járcias, lonas, clavazones, betunes, pinturas, etc., todos los cuales cuestan en nuestro país desde 30 á 50 por 100 más que en el extranjero.

A LA 6.ª Las trabas que se oponen al desarrollo de la marina mercante española son:

1.ª Las Ordenanzas de matrículas que impiden al armador ó naviero proveerse de tripulantes con más facilidad y economía, pues aquellas prohiben el hacerse de tripulantes extranjeros.

2.ª Los impuestos de carga y descarga, fondeaderos, faros, sanidad, consumos, practicajes forzosos, contribucion de subsidio á que se hallan sujetos los buques (sin contar con otra porcion de gabelas arbitrarias), todos los cuales deberian suprimirse, imponiendo tan solo un derecho único y muy módico por cada tonelada de arqueo (sin contar el rancho de proa) anualmente, pagadero por trimestres como la contribucion de subsidio.

Deben suprimirse igualmente los derechos consulares en los puertos extranjeros, que son sumamente gravosos. No es fácil hacer la enumeracion de las ventajas positivas por guarismo que resultarian de la supresion de tales trabas, sin conocer los impuestos que se sustituirian á ellas.

A LA 7.ª La influencia que ha ejercido en el desarrollo de la marina mercante española la prohibicion de introducir en nuestro país buques menores de 400 toneladas comunes, debe ser de muy poca, si




Digitized by Google

de alguna importancia, toda vez que generalizada de algunos años á esta parte la construccion de buques de hierro, que son admitidos, cualquiera que sea su tonelaje con un derecho bastante módico, puede la marina mercante proveerse fácilmente de los que necesite, al paso que se evita la ruina de la industria de construccion de los pocos buques de madera que se producen en el país.

Es evidente que modificados los derechos de aduanas que gravitan sobre estas construcciones, se aumentarian en lo posible.

Mucho ha influido contra el desarrollo de la expresada marina mercante el excesivo derecho arancelario impuesto á los buques de madera de más de 400 toneladas. Estos buques, siendo de difícil construccion en el país por la falta de elementos, consecuencia del sistema protector, no podrán perjudicar nuestra industria constructora, al paso que perjudica al desarrollo de la marina por exigir un aumento considerable de capital, que recargando su costo y sus gastos, imposibilitan la competencia con los de banderas extranjeras en las navegaciones largas.

La prohibicion de carenar en el extranjero es una de las trabas que impiden el desarrollo de la marina mercante española, segun se ha demostrado en la respuesta al quinto interrogatorio.

La prima no ha podido ejercer influencia alguna favorable al desarrollo de la marina expresada, por cuanto el costo de las construcciones en el país es considerablemente mayor que el de análogas construcciones en el extranjero.

A LA PREGUNTA 8.ª El suprimirse el derecho diferencial de bandera sin que preceda la abolicion de todas las trabas y gabelas que gravan nuestra marina mercante, sería la completa ruina de la que está dedicada al tráfico con el extranjero. Aun suprimidas dichas trabas, sería indispensable ántes de suprimir tal derecho, conceder un término ó plazo razonable para que el naviero pueda prepararse á sostener la lucha y competencia con las otras naciones, que sin el derecho diferencial no puede sostener. Hoy, por ejemplo, muchos buques extranjeros dejan la carga destinada á España en el vecino puerto de Gibraltar, y porcion de vapores españoles favorecidos con tal derecho se ocupan en trasportarlos luégo á los puertos inmediatos del mismo Mediterráneo y á los más cercanos del Occéano. Desapareciendo el derecho diferencial de los buques, los extranjeros conducirian á los puertos españoles la expresada carga, arruinando todas las pequeñas empresas de vapores españoles que se alimentan hoy de dicho trasporte; no habiendo otros medios de subsanar esos perjuicios á la marina española que el subvencionar á los buques que se hallaran en caso análogo, lo cual no puede entrar en las miras de la Administracion bajo concepto alguno.

Cádiz 28 de Febrero de 1866.=Retortillo hermanos.

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

Respuestas de los comerciantes.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LA COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.

A LA PREGUNTA 1.ª responde el estado adjunto señalado con el núm. 1.

La Compañia no ha creido necesario ni designar todos los puntos de procedencia y arribada, ni mencionar todas las mercancías que se importan en los últimos, lo cual no sería de gran ventaja para la ilustracion del asunto. Háse limitado, pues, á señalar entre los primeros los de Lóndres, Liverpool, Amberes, Havre, Bayona, Frederikshal, Cristiansand, Drontheim, Aalesund y Bergen; y entre los segundos á San Sebastian, Bilbao y Santander, poniendo como ejemplo un reducido número de mercancías, si bien eligiendo aquellas de que se hace un tráfico más importante.

A LA 2.ª contesta el estado señalado con el núm. 2, en el que se especifican los derechos de puerto que en San Sebastian, Bilbao y Santander pagan los buques de vapor y de vela.

A LA 3.ª La marina mercante española es en su mayor parte de capacidad reducida, y de aquí que en su mayoría no pueda trasportar mercancías á grandes distancias, limitándose por lo tanto al servicio de cabotaje, salvo el de Ultramar. Por esta razon es indispensable el concurso de la marina mercante extranjera, sin la que no sería posible importar ni exportar lo que exigen el consumo y la produccion del país. Creemos, pues, que la marina mercante española, ni por el número de sus buques, habida consideracion á lo extenso del litoral, ni por la capacidad de la mayor parte de ellos, es suficiente para atender á las necesidades del comercio nacional.

A LA 4.ª Para contestar á esta pregunta hemos formado un cuadro (estado núm. 3) agrupando en él las mercancías más recargadas por la diferencia de bandera, resultando que para ciertos artículos, como el bacalao y las maderas del Norte, dicha diferencia de bandera es enteramente ilusoria, puesto que la marina mercante española nunca se ha dedicado á su trasporte, y el recargo pesa en consecuencia únicamente sobre el comercio.

Las mercancías que en nuestro concepto salen más gravadas ó más inútilmente recargadas son las siguientes:

	Toneladas.
Carbon mineral, cuya importacion por los tres puertos de Santander, Bilbao y San Sebastian en el año de 1864 ascendió próximamente á....................	54.000
Bacalao, cuya importacion por los mismos puertos y en igual período subió á....	15.000
Maderas del Norte, idem id. id. á..................................	18.000
Droguería y productos químicos, á..................................	2.500
Maquinaria de todas clases, á..................................	2.000
Tejidos de todas clases, á..................................	1.500

Digitized by Google

La diferencia de los derechos de entrada á favor de la bandera nacional en nada favorece, y por el contrario perjudica al comercio. En efecto, los armadores de buques nacionales, por causas que no nos corresponde analizár, han tenido sin duda que elevar sus fletes sobre los de la bandera extranjera en una proporcion que representa próximamente la diferencia de los derechos de entrada; así es que el comercio y el consumidor son los que en último término y bajo una ú otra forma vienen á pagar aquel aumento.

La expresada circunstancia no deja, como es natural, de retraer la marina mercante extranjera, cuyos sacrificios respecto de los fletes son neutralizados por efecto de una proteccion, que como hemos dicho, no conduce ni puede conducir al desarrollo de la riqueza pública.

A LA 5.ª PREGUNTA. Supuesta la supresion del derecho diferencial de bandera, serían tan lisonjeros como inmensos los resultados para el comercio y consumo nacional.

El recargo que sufre toda mercancía trasportada en bandera extranjera, es indudablemente una rémora para el desarrollo del comercio y un motivo de carestía para el consumo; tanto más, cuanto que segun queda manifestado en la contestacion á la 3.ª pregunta, la marina mercante española es insuficiente para atender á las necesidades del comercio nacional.

De aquí que la marina mercante extranjera se retraiga en lo posible, por la diferencia del derecho para la competencia en el mercado, y de aquí que carezca éste de la abundancia y animacion que tendria en otro caso.

Hágase desaparecer aquella diferencia, y la importacion y exportacion se harán en escala más elevada, surgirá la competencia, de ella procederá la baratura, que á su vez habrá de aumentar el consumo, y la Hacienda en su consecuencia tendrá más pingües rendimientos.

Madrid 7 de Marzo de 1866.=Un administrador, B.ª Vivó.=El Director de la Compañía, A. R. Des-Orgeries.

Digitized by Google

ESTADOS

QUE SE CITAN EN LAS RESPUESTAS

DE LA

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA.

Digitized by Google

ESTADO

MERCANCIAS.	PUERTOS DE PROCEDENCIA.	
Hilaza.—Cristalería.—Lingotes y barras de hierro	Lóndres.	Liverpool.
Hojadelata.—Quincalla pesada.—Clavos en sacos.—Maquinaria	Idem.	Idem.
Quincalla ligera.—Clavos en barriles.—Acero	Idem.	Idem.
Petróleo.—Tejidos de lana y algodon.—Muebles.—Algodones	Idem.	Idem.
Carbon.—Hulla	Idem.	»
Mercadería fina	Idem.	Liverpool.
Idem ordinaria	Idem.	Idem.
Idem hierro en lingotes y artículos de mucho peso y poco volúmen	Idem.	Idem.
Hilazas	Amberes.	»
Petróleo.—Papel.—Metales en bruto	Idem.	»
Cueros.—Cristalería.—Muebles.—Quincalla.—Tejidos	Idem.	»
Toda clase de mercancías (término medio)	Idem.	»
Artículos de París.—Cueros.—Lunas de espejos.—Muebles.—Perfumería.—Maderas labradas para ebanistería.—Tejidos de merino.—Telas de algodon, lana y seda.—Telas de cáñamo ó hilo blanqueado, crudo, estampado, pintado.—Terciopelos	Havre.	»
Cristalería.—Madera trabajada para carpintería, para carruajes, en hojas.—Quincallería	Idem.	»
Petróleo.—Acero.—Algodon hilado.—Fundicion moldeada y esmaltada.—Papel pintado, para escribir y para imprenta	Idem.	»
Hilaza.—Hierro en hojas y en planchas.—Hoja de lata en hojas.—Papel para embalar, escribir é imprimir, embalado.—Idem de lija, pintado ó barnizado, en cajas ó embalado.—Telas de algodon blanqueadas ó crudas.—Vino en botellas	Idem.	»
Madera de carpintería de todas clases.—Maquinaria embalada en cajas.	Idem.	»
Acero en bruto y en barras.—Hierro en barras.—Metales en bruto	Idem.	»
Droguería pesada	Bayona.	»
Hierro	Idem.	»
Droguería ligera	Idem.	»
Tejidos de hilo, lana y algodon	Idem.	»
Idem de seda	Idem.	»
Lunas de espejos.—Tejidos.—Pasamanería, etc	Idem.	»
Idem id. id	Idem.	»
Artículos de París.—Quincalla.—Perfumería.—Porcelana. —Muebles.—Bronces	Idem.	»
Idem id. id	Idem.	»
Juguetes.—Metales en planchas, barras, etc.—Vinos y líquidos en cajas y barriles.—Maquinaria y mecánica.—Conservas alimenticias	Idem.	»
Idem id. id	Idem.	»
Bacalao de Noruega (en verano)	Bergen Aalesund.	Cristiansand.
Idem (en invierno)	Idem.	Idem.
Idem (en verano)	Idem.	Idem.
Idem (idem)	Idem.	Idem.
Idem (en invierno)	Idem.	Idem.
Maderas del Norte (término medio)	Frederiksal Dronthein.	Idem.
Idem (idem)	Idem.	Idem.

NOTA. Todo con el 10 por 100 de capa.

Digitized by Google

NÚMERO 1.

PUERTOS DE DESTINO.		FLETE POR 1.000 KILÓGRAMOS			
		EN BUQUE DE VAPOR.		EN BUQUE DE VELA.	
		Bandera nacional. — *Reales. Cénts.*	Bandera extranjera. — *Reales. Cénts.*	Bandera nacional. — *Reales. Cénts.*	Bandera extranjera. — *Reales. Cénts.*
San Sebastian.	Bilbao.	95	70	80	57
Idem.	Idem.	118 75	95	100	80
Idem.	Idem.	142 50	95	100	80
Idem.	Idem.	190	95	100	80
»	Idem.	100	75	80	57
Santander.	Idem.	190	120	»	»
Idem.	»	142 50	95	100	80
Idem.	»	95	70	80	57
San Sebastian.	Bilbao.	120	95	100	80
Idem.	Idem.	200	120	150	100
Idem.	Idem.	220	150	175	125
Santander.	»	120	95	100	57 50
San Sebastian.	Bilbao.	194	200	»	»
Idem.	Idem.	380	200	»	»
Idem.	Idem.	285	200	»	»
Idem.	Idem.	247	150	»	»
Idem.	Idem.	219	150	»	»
Idem.	Idem.	190	95	150	80
Idem.	»	50	»	35	»
Idem.	»	»	»	40	»
Idem.	»	60	»	45	»
Idem.	»	60	»	50	»
Idem.	»	70	»	60	»
Bilbao.	»	280	»	»	»
Santander.	»	160	»	»	»
Bilbao.	»	200	»	»	»
Santander.	»	150	»	»	»
Bilbao.	»	150	»	»	»
Santander.	»	140	»	»	»
San Sebastian.	»	»	»	»	220
Idem.	Bilbao.	»	»	»	280
Idem.	Idem.	»	»	»	200
Santander.	Idem.	»	280	»	»
Idem.	Idem.	»	310	»	»
San Sebastian.	Santander.	»	»	»	138 90
Bilbao.	Idem.	»	»	»	145

Digitized by Google

ESTADO NUM. 2.

DERECHOS DE PUERTO QUE PAGAN EN SAN SEBASTIAN LOS BUQUES DE VAPOR Ó DE VELA.

	PORTE DEL BUQUE.	EN EL COMERCIO EXTERIOR				EN EL DE CABOTAJE.	
		Buques españoles.		Extranjeros.			
		Reales.	*Cénts.*	*Reales.*	*Cénts.*	*Reales.*	*Cénts.*
Derechos de faro	De 20 toneladas en adelante.	1	p. tonel.ª	2	p. tonel.ª	» 50	p. tonel.ª
Idem de anclaje	De ménos de 60 toneladas	» 50	»	1	»	»	»
	De 60 toneladas en adelante.	1	»	2	»	»	»
Idem de carga y descarga	De 20 toneladas arriba	½	p. quint.	» 25	p. quint.	»	p. quint.
Idem de capitanía	De ménos de 15 toneladas	1	p. tonel.ª	1	p. tonel.ª	1	p. tonel.ª
» »	De 15 á 74	2	»	2	»	2	»
» »	De 75 á 299	4	»	4	»	4	»
» »	De 300 á 399	6	»	6	»	6	»
» »	De 400 en adelante	8	»	8	»	8	»
Idem sanitarios	Procedentes de Europa	» 50	»	» 50	»	»	»
» »	— de Africa	» 50	»	» 50	»	»	»
» »	De otras procedencias	1	»	1	»	»	»
Idem de cuarentena	Por dia y por tonelada	» 25	»	» 25	»	» 25	»
» »	Cueros y pieles	6	el ciento.	6	el ciento.	6	el ciento.
» »	Cueros pequeños	2	»	2	»	2	»
» »	Animales	8	p. cabeza.	8	p. cabeza.	8	p. cabeza.
» »	Idem pequeños	4	»	4	»	4	»
Idem del práctico (obligatorio)	De 50 á 100 toneladas	»	»	»	»	148	»
Para la entrada en el puerto	De 100 á 200	»	»	»	»	198	»
» »	De 200 en adelante	»	»	»	»	229	»

NOTA. Para la salida del puerto el derecho de práctico asciende al mismo precio, pero no es obligatorio, y solo se paga cuando el capitan de un buque lo pide.

Digitized by Google

Sigue el ESTADO NUM. 2.

DERECHOS DE PUERTO QUE PAGAN EN BILBAO LOS BUQUES DE VAPOR Ó VELA EN BANDERA NACIONAL Ó EXTRANJERA.

	Reales. Cénts.
Faro	1
Fondeadero	1
Sanidad	0,50
Descarga	2,50 (1)
Práctico	250 (2)

(1) E igual cantidad por tonelada si el buque ó vapor sale cargado.
(2) Por la entrada y la salida.

DERECHOS DE PUERTO QUE PAGAN EN SANTANDER LOS BUQUES DE VAPOR Ó DE VELA EN BANDERA NACIONAL Ó EXTRANJERA.

	Rs. vn.
Sanidad	151
Fondeadero	200
Faro	200
Descarga	500
Carga	500
Capitanía	4
Practicaje de entrada y salida	440
	1.995

NOTA. Los buques procedentes de América pagarán un real por tonelada por derechos sanitarios.

Digitized by Google

ESTADO NUM. 3.

DERECHOS ARANCELARIOS QUE PAGAN LAS MERCANCÍAS SIGUIENTES.

MERCANCIAS.	UNIDAD.	BANDERA Nacional. Escudos. Mils.	BANDERA Extranjera. Escudos. Mils.	DIFERENCIA. Escudos. Mils.
Acero.—Hoja de lata	Por 100 kilógramos	8,500	10,200	1,700
Algodones	Idem.	3,470	5,210	1,740
Bacalao	Idem.	6,880	9,180	2,300
Carbon mineral	Idem.	0,270	0,325	0,055
Cueros	Idem.	1,560	5,600	4,040
Clavos hasta 47 milímetros de largo	Idem.	10,400	12,480	2,080
Fundicion de hierro, en bruto y en lingotes	Idem.	1,300	1,560	0,260
Idem de objetos manufacturados	Idem.	4	4,800	0,800
Hierro en barras	Idem.	6,510	7,810	1,300
Hilaza de cáñamo, cruda, blanqueada y la teñida	Idem.	11	13,200	2,200
Hilo torcido de dos ó más cabos, crudo, blanqueado, teñido	Idem.	49,375	59,375	10
Lunas azogadas	Por kilógramo.	0,350	0,420	0,070
Maderas.—Palos redondos	Por unidad.	0,030	0,040	0,010
Tablas y tablones de todas dimensiones	Por metro cúbico.	0,920	1,270	0,350
Vigas madres	Idem.	0,950	1,270	0,320
Viguetas	Idem.	0,610	0,810	0,200
Maderas finas en troncos ó pedazos	Por 100 kilógramos	0,390	0,470	0,080
Idem aserradas	Idem.	1,950	2,340	0,390
Máquinas de vapor	Por avalúo.	2 por 100.	3 por 100.	1 por 100.
Máquinas, herramientas para agricultura ó industria	Idem.	6 por 100.	8 por 100.	2 por 100.
Muebles	Idem.	25 por 100.	30 por 100.	5 por 100.
Papel contínuo, sin cortar, para escribir, litografiar y estampar	Por 100 kilógramos	14	16,800	2,800
Idem cortado en hojas, pliegos, tiras, etc.	Por kilógramo.	0,220	0,264	0,044
Idem para empaquetar	Idem.	0,105	0,125	0,020
Perfumería	Idem.	0,625	0,750	0,125
Petróleo	Por 100 kilógramos	0,265	0,315	0,050
Tejidos de cáñamo y lino de 13 á 18 hilos.	Por kilógramo.	1,180	1,415	0,235
Idem id. id. de 19 á 24	Idem.	1,260	1,510	0,250
Idem id. id. de 25 á 30	Idem.	1,760	2,520	0,760
Idem id. id. de 31 en adelante.	Idem.	2,100	2,520	0,420
Idem de lana	Idem.	2,800	3,360	0,560
Vinos en barriles	Por litro.	0,155	0,185	0,030

Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LOS SEÑORES RETORTILLO, HERMANOS, DE CÁDIZ.

A LA PREGUNTA 1.ª Los fletes en buques nacionales, de lo que generalmente trasportan, son: del Báltico, Noruega, Inglaterra, Mar Negro, Italia y Francia, de 8 á 10 ps. fs. tonelada en los de vela.

En buques de igual clase extranjeros, é idénticos puertos, de 5 á 6 ps. fs. tonelada por término medio.

En vapores tienen un aumento de un 25 por 100 respectivamente, pero puede decirse que este aumento al reducirlo á la práctica es ilusorio en las más ocasiones, particularmente en los nacionales, porque haciéndoles frente con lo que les exigen en los buques de vela, solo se avienen á darles carga en cuanto se someten á recibir igual retribucion que los buques de vela, si es que no llegan las exigencias á que la conduzcan áun por ménos.

A LA 2.ª Hay varios que lo recargan, pero siendo los más de ellos de circunstancias, por utilidad ó conveniencia, alterables por consiguiente, es muy difícil, si no imposible, fijar su importancia.

A LA 3.ª Es muy reducido el número de buques que cuenta la marina nacional mercante para el trasporte de productos de Europa, que sirven de especulacion para nuestro comercio, llenando áun éstos muy trabajosamente las condiciones convenientes para que sean exactamente apropiados á su trasporte.

A LA 4.ª Por falta de datos á la vista, y áun contando con ellos, necesitando hacer un estudio muy detenido y particular de lo que arrojasen dichos datos, que requiere mucho tiempo, no es posible hoy contestar con toda amplitud á esta parte del interrogatorio.

A LA 5.ª Los resultados para el comercio y el país de la supresion del derecho diferencial serían inmensos por la multitud de buques que arribarian á todos sus puertos con los artículos que condujesen, proporcionando mayores consumos nacionales, no pocos derechos al Tesoro y el aumento consiguiente á los consumos de los artículos mismos que condujesen con su mayor baratura, efecto de la mayor concurrencia. Podria suceder que asimilándose las demas naciones en vias de reciprocidad á la nuestra, con igual supresion, proporcionasen á nuestra navegacion puertos á que concurrir para tomar carga, aumentándose la industria naviera en beneficio de la misma.

Con efecto, si se considera que los pedidos de los efectos se limitan á ménos del necesario consumo, porque el recargo de los derechos en buques extranjeros imposibilitan la especulacion de los fabricantes, productores y especuladores, suprimida esta ventaja, concedida á la navegacion de nuestro país el espíritu de especulacion, se desarrollaria más produciendo el resultado de una mayor importacion de todos los articulos.

El comercio, por tanto, en vez de limitarse á la consignacion de los pocos buques nacionales que hoy á favor del beneficio son los importadores de efectos extranjeros, veria aumentada su industria con muchos más buques de los países respectivos, que le proporcionarian mayores rendimientos y al país más ventajas, porque estos buques harian consumo en los puertos en que tocasen.

Cádiz 28 de Febrero de 1866.=Retortillo, hermanos.


Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LA COMISION DE COMERCIANTES NOMBRADA POR LOS SÓCIOS DEL CÍRCULO MERCANTIL DE BARCELONA.

A LA PREGUNTA 1.ª Los fletes que sirven de tipo para los puertos de Marsella ó Cette en estado normal son de ida desde esta plaza:

4 á 4,800 escudos, tonelada de 1.000 kilógramos, por artículos de peso.
7 á 8 id. id. id. id. id. de volúmen.

Igual precio buque de vela que de vapor, en razon de tener que regresar los más de los buques en lastre para aquellos puntos.

Fletes de regreso de Marsella ó Cette para ésta:

6 escudos tonelada de peso, exceptuando carbon de piedra que es á 4 escudos.
7 á 7,500 idem id. de volúmen, clase pipería.
12 á 16 idem, algodones y otros artículos de esta clase.

A más del flete se exige 5 por 100 de capa.

A igual flete pueden considerarse los buques extranjeros.

Fletes de Liverpool ó Lóndres para Barcelona, buque español:

Drogas, hojadelata, maquinaria....................	25	escudos	tonelada	de peso.
Algodon en rama....................	35 á 40	id.	id.	id.
Hilazas....................	15	id.	id.	cúbica.
Cueros....................	30	id.	id.	de peso.
Alambres....................	20	id.	id.	id.

A más 10 por 100 de capa.

Igual precio costaria en buque de vela, absorbiendo hoy todo el tráfico los vapores.

En vapor extranjero el flete sería de 20 á 25 escudos tonelada de peso, ménos algodon que sería de 25 á 30.

De retorno todos los fletes son convencionales sin tarifa fija.

Carbones de piedra de todos los puntos de Inglaterra en ambas banderas de 12 á 13 escudos tonelada.

Bacalaos de Noruega, 27 escudos tonelada, bandera española, no haciéndose generalmente operaciones en bandera extranjera.

Bacalao de Islandia, 21 escudos tonelada, bandera extranjera, no haciéndose generalmente operaciones en bandera española.

Maderas en tablones, vigas y viguetas que procedentes del Mar Báltico se conducen á esta plaza, á 22 escudos la tonelada de arqueo.

Esta navegacion la hacen únicamente los buques suecos, noruegos y rusos.

No pueden darse más informes relativos á fletamentos para el Norte de Francia, Bélgica y Holanda, por no haber cargamentos en esta plaza.

A LA 2.ª Reconocida la carestía de fletes para diversos puntos de Europa, originada en su mayor parte por el comercio directo que desde nuestras Antillas se hace con Francia, Italia y Austria, contri-

Digitized by Google

buye á recargar el trasporte de las mercancías los enormes gravámenes que sufren las embarcaciones en nuestro puerto y que luégo tienen en los puertos de sus destinos, por los de consulado y demas arbitrios locales.

DEMOSTRACION *de los gastos que tiene en este puerto un buque de porte de* 200 *toneladas, ya sea español ó extranjero.*

		Procedente del extranjero con carga, saliendo para otro punto extranjero. — Escudos milésimas.	Procedente de América con carga, saliendo para puerto extranjero de Europa. — Escudos milésimas.	Procedente de cabotaje saliendo para puerto extranjero de Europa. — Escudos milésimas.
Práctico de entrada		8 »	8 »	8 »
Amarrador		3 »	3 »	3 »
Sanidad		15 200	30 400	7 600
Capitanía		» 600	» 600	» 600
Idem por arbitrios		» 300	» 300	» 300
Fondeadero		20 »	20 »	20 »
Descarga (sobre 400 quintales)		50 »	50 »	50 »
Carga		50 »	50 »	50 »
Faros		20 »	20 »	10 »
R. O. de 30 de abril de 1856 para obras de puerto	Fondeadero	20 »	20 »	10 »
	Carga	75 »	75 »	75 »
	Descarga	75 »	75 »	25 »
	Faros	10 »	10 »	5 »
Amarrador		3 »	3 »	3 »
Práctico		8 »	8 »	8 »
Total		358 100	373 300	275 300

A más de estos impuestos pagan los buques por contribucion de subsidio, inclusos los recargos municipales, provinciales y carreteras, cada tonelada al año 400 milésimas de escudo.

Consumos por los artículos que embarcan para provisiones y que consume la tripulacion durante el viaje, como son: el aceite, vino, arroz, carne, legumbres, aguardiente, etc. Por todos los artículos sobrantes de los anteriores que retornan á su regreso. Además satisfacen 18 milésimas de escudo cada dia por cada hombre de la tripulacion que tiene á bordo ínterin permanece en el puerto.

Los buques extranjeros pagan el tanto por dia y por hombre de consumos, la obvencion y reglamento de Capitanía de puerto á más de satisfacer los gastos de intérprete y agencias.

Llegando el buque en lastre paga como si hubiere hecho viaje de cabotaje ó del extranjero, aunque haya satisfecho los derechos en otro puerto extranjero.

Todo buque recien construido, áun cuando lo haya sido en Barcelona, paga á su llegada del astillero como si hubiese hecho viaje de cabotaje.

A más de estos gastos hay honorarios y gabelas que se abonan por diversos conceptos.

A la pregunta 3.ª La marina mercante española no cuenta con los buques necesarios en número y capacidad para el trasporte de los diversos productos de Europa, ya que á pesar de la proteccion de que disfruta son muchos los artículos que se reciben en bandera extranjera, como lo demuestra el estado que ponemos á continuacion.

Otros, como son quincalla, ferretería, pasamanería, mercería, y en general todos los artículos de Prusia, vienen por los carriles á Marsella y Cette por falta de una línea de vapores que hagan la travesía de Barcelona á puertos de Alemania.

Digitized by Google

ESTADO *de las importaciones de algunos artículos en el puerto de Barcelona durante el año* 1865.

	Bandera nacional.	Bandera extranjera.
Carbon de piedra, kilóg	6.991,891	81.296,058
Idem vegetal, id	84,647	12.231,471
Hierros de varias clases, id	4.074,255	8.397,056
Bacalao, id	3.132,189	266,388
Tablones, met. cúbs	180	18,858
Viguetas, id	»	5,696
Vigas madres, id	26	897

A LA PREGUNTA 4.ª El derecho diferencial es generalmente de 20 por 100 de recargo que tiene la bandera extranjera á lo que pagan los géneros, frutos y efectos introducidos en bandera española, á excepcion de los artículos siguientes:

	DERECHO EN	
	Bandera española. — *Escudos milésimas.*	Bandera extranjera. — *Escudos milésimas.*
Algodon en rama, 100 kilóg	3,470	5,210
Bacalao de las pesquerías	6,880	9,180
Idem de los demas puntos extranjeros	8,750	10,800
Morros y tripas de las pesquerías	11,700	15,700
Idem de los demas puntos extranjeros	13,100	18,100
Café de puntos extranjeros de Europa	10 »	12,500
Cueros salados en fresco	2,400	5,300
Maderas en tablones, vigas y viguetas	» »	30 por 100 aumento.

A más en todos estos artículos influye el 8 por 100 que por derecho de carreteras se exige sobre los de Aduanas.

A LA 5.ª Es á todas luces evidente que la supresion del derecho diferencial de bandera colocará al comercio español en una situacion tan favorable á sus intereses como desventajosa es la en que hoy se encuentra, á consecuencia del sistema actual que encadena las fuerzas productoras de la nacion que á título de proteccion le arrebata la libertad que sería su vida, y que tiene sumido al país en una situacion tan raquítica como precaria.

La libertad de bandera, unida á la desaparicion de las vejatorias y arbitrarias leyes que tanto afectan á la marina mercante española, pondrian á ésta en condiciones de lucha, y darian por resultado una justa y beneficiosa competencia entre la nuestra y la de las demas naciones en pró del comercio de España, que fletaria los buques en los mismos puntos productores, haciendo posible de este modo el comercio directo con todos los demas países de Europa. Las relaciones más directas que con ella sostiene hoy dia el comercio español, son: con Marsella y Génova en el Mediterráneo, y en el Océano con Lóndres y Liverpool; de suerte que al sistema actual mal llamado protector, debemos el humillante y oneroso tributo que constantemente pagamos á Francia é Inglaterra, las cuales tienen desde tiempo inme-

Digitized by Google

morial el monopolio de nuestras relaciones exteriores, sistema impropio de los tiempos que han alcanzado las sociedades modernas y tan funesto á los progresos de la civilizacion como contrario al desarrollo de los intereses materiales del país.

La desaparicion del derecho diferencial de bandera, rebajando notablemente los fletes, produciria una disminucion en el coste de las mercancías, y como el consumo de éstas aumenta en razon directa de la rebaja de sus precios, de ahí que sean palpables y de fácil comprension los beneficios inmensos que el comercio en particular y la nacion en general reportarian con la adopcion de una medida tan justa como conveniente.

Otra de las ventajas de que disfrutaria el país, en especial la agricultura, fuente de todas las riquezas, sería la mayor facilidad para la extraccion de sus productos.

Italia, El Zollvereing, Suecia y Noruega, Holanda y las Villas Anseáticas, han celebrado ya con Francia tratados de comercio, en virtud de los cuales ha desaparecido para esas naciones el derecho de bandera. Imitando la conducta de los Estados-Unidos en Inglaterra, á quien se deben las primaras medidas exclusivistas en esta materia, formulada en su famosa acta de navegacion, cuyo objeto era más político que económico, decretó ya tambien en 1850 la libertad del tráfico por mar para todas las naciones, no dejando en pié de las leyes antiguas más que las referentes al cabotaje que reserva á sus nacionales. Si la España siguiera esa senda del progreso, las facilidades de cambiar aumentarian de un modo prodigioso sus fuerzas productoras: si por el contrario persistiera en el actual sistema, aislándose del resto de Europa, nunca florecerian para ella los dias de ventura á que le convidan la riqueza de su suelo y la laboriosidad de sus hijos.

Decretar pura y simplemente la libertad de bandera en nuestro comercio exterior, sería siempre una medida que saludarian con júbilo los que no viven de las preocupaciones del pasado; pero para que tal medida dé una satisfaccion inmediata á todos los intereses creados, preciso es que vaya precedida de tratados de comercio cuya base sea la más extricta reciprocidad entre las naciones contratantes.

Y esta satisfaccion será tanto más cumplida, si al desaparecer el derecho diferencial junto con las trabas que oprimen á la marina mercante, desaparecieran á la par los derechos que pagan á su introducion todas las materias destinadas á la construccion de buques.

De este modo, poniendo á nuestras puertas los pabellones de Europa, acercaríamos los hombres y las cosas, y con su contacto venderíamos tanto más cuanto más compráramos, sin necesitar los intermediarios extraños que nos hacen pagar caro lo que nos falta y vender barato lo que nos sobra, secando de esta suerte todos los manantiales de nuestra riqueza nacional.

Una dolorosa experiencia de cerca de cuatro siglos ha puesto en evidencia la ineficacia de las leyes económicas que nos rigen, y si bien algunas reformas han fomentado algun tanto la riqueza del país, por no haber sido tan completas como la ciencia aconseja no hemos obtenido todos los beneficios que son de esperar de una marcha decidida y firme hácia la libertad de cambiar sin trabas de ninguna especie. Otras naciones más afortunadas han caminado tambien como nosotros al través de las vicisitudes de los tiempos por la senda del llamado proteccionismo, pero separándose de ella oportunamente, han ido introduciendo reformas tan trascendentales en sus leyes económicas, que han aumentado de un modo prodigioso su riqueza y su bienestar.

Entremos, pues, con ánimo resuelto y decidido en el camino de las reformas segun las necesidades de la época y los adelantos de la ciencia aconsejan; sea el Estado el guardador de los derechos sin los cuales no se concibe el progreso, no el dispensador de mercedes que si pueden favorecer á algunos es á costa de alguna injusticia y perjuicio de los más; sea libre la bandera, libre la marina de las matrículas y demas trabas que impiden su desarrollo, libre la entrada de las primeras materias, rebájense por lo ménos los derechos de todos los artículos que están sobradamente cargados, y florecerá el comercio; la industria obtendrá su más completo desarrollo, y la agricultura se vigorizará con nueva sávia; y la España, en fin, desligada de las ataduras económicas que la tienen sumida en ese quietismo mercantil, industrial y agrícola que enerva sus fuerzas, podrá figurar dignamente en el gran mercado

Digitized by Google

europeo sin ruborizarse, y abrirá nuevos horizontes á las fuerzas activas que han de fomentar y consolidar prodigiosamente la verdadera riqueza nacional.

Barcelona 17 de Febrero de 1866.=Juan Tutan.=Gussi, hermanos.=Jaime Lañis.=José María Alier.=Francisco Pich.=Antonio Solá y Amat.=Ventos y Cullell.=Juan Nadal y Espalter.=Cláudio Solá.=Simon Ferran.

RESPUESTAS

DEL CÍRCULO DE LA UNION MERCANTIL DE MADRID.

Al formular el «Círculo de la Union Mercantil de Madrid» su contestacion á los interrogatorios relativos á la supresion del derecho diferencial de bandera, en la parte que á los comerciantes se refiere, júzgase en el deber de exponer, siquiera sea ligeramente, los motivos que le han inducido á consignar las contestaciones á cada una de las preguntas.

Desde luégo se comprende que el comercio de Madrid ha de reducir sus observaciones en esta materia á límites muy estrechos, porque no otra cosa exigen sus necesidades ni cuenta por razon de la índole especial de su tráfico con el copioso caudal de conocimientos y de datos precisos para hacer sobre esta materia un extenso y detallado estudio.

Por fortuna para el comercio y para el país en general, que tanto ansía, que tanto pide y ha menester de radicales reformas, las cuestiones que en sí envuelve la supresion del derecho diferencial de bandera, al cual se refieren las cinco preguntas que á los comerciantes se hacen acerca de este punto son de solucion fácil, y la ciencia de una parte y la práctica y la experiencia de otra, vienen á demostrar cumplidamente la procedencia y las ventajas de la reforma.

El derecho diferencial de bandera, que puede considerarse como el castigo ó la pena impuesta á la marina extranjera que importa mercaderías en España, es consecuencia de un sistema económico, que en vez de ventajas ha producido solo y actualmente está produciendo perniciosos y deplorables resultados para nuestra marina mercante y para el comercio.

Insostenible en buenos principios económicos, y tan ineficaz como injusto, ha desaparecido de casi todas las legislaciones aduaneras, y es tiempo ya de que tambien de la nuestra desaparezca. Esta Asociacion ha examinado atentamente las preguntas á ellas relativas, procurando evacuarlas con arreglo á la bondad de los principios y á la verdad de los hechos. En cuanto á la primera pregunta, que se refiere á los precios de los diversos fletes en bandera nacional para el trasporte de los productos de Europa, tanto en buque de vela como de vapor, y á cuales sean los respectivos en los buques análogos extranjeros, compréndese fácilmente, y así debe alcanzarse al rectísimo criterio de la Comision, que es imposible fijar los precios de los diferentes fletes en bandera nacional, porque varían de contínuo segun las circunstancias de la época, segun la clase del cargamento y el punto de su destino.

No puede por tanto darse tampoco idea de todos los precios de fletes en buques extranjeros porque son desconocidos, aunque como dato fijo y exacto puede asegurarse que los fletes en bandera nacional son una tercera parte más altos que en bandera extranjera.

Es tan escasa la importacion que en esta bandera se hace, que se halla únicamente reducida al carbon mineral, cuyo tipo de flete se señala en la contestacion á esta pregunta.

En órden á la segunda, aunque á los comerciantes que constituyen el Círculo que informa no les consta perfectamente y en detalle todo lo que fuera menester para dar la debida solucion, algo sin embargo pueden decir sobre los cuantiosos gastos, las trabas y vejámenes que además de la carestía de los fletes contribuye á recargar el trasporte de las mercancías.

Es en verdad difícil y exigiria sobrado espacio la prolija enumeracion de estos gastos y de estas

Digitized by Google

trabas que dificultan el movimiento de nuestra marina mercante, que la colocan en peores condiciones que las extranjeras, y son poderoso obstáculo á su desarrollo y prosperidad.

Enumerados estos gastos más principales al contestar á la pregunta segunda, no hemos de hacerlo en esta introduccion, ocupándonos solo de presentar á la Comision algunas observaciones que demuestran las causas de la desproporcion entre la bandera nacional y la extranjera, entre el precio de unos y otros fletes y de la inferioridad de nuestra marina mercante respecto de las demas.

En primer lugar hay que tener en cuenta que por consecuencia del régimen de proteccion y reglamentacion que encierra en estrechísimo círculo de hierro á nuestra marina mercante, los buques españoles, en igualdad de cabida, llevan casi el doble de tripulantes que los extranjeros, y los armadores tienen que pagarlos más salario y mantenerlos con mayor esmero, cuando no navega la tripulacion aparte como con frecuencia sucede. Esta circunstancia, unida al coste mayor de los buques, hace subir naturalmente los gastos del viaje, disminuye la ganáncia á ménos que no aumente el flete y obligue á preferir siempre los buques que pueden hacer el trasporte á menor costa.

No puede negarse que en España hay grande inclinacion á la profesion de la marina mercante, y pruébalo en verdad el gran número de marineros matriculados en todas partes; pero sin embargo, el estar sometido á un régimen militar dirigido por el Ministro de Marina, que la impone el número y clase de individuos de que ha de servirse, interviniendo y perturbando todas sus operaciones, paralizando su actividad con los trámites burocráticos, sofocando el estímulo, impidiendo las economías y el planteamiento de los adelantos introducidos en la marina comercial, es causa muy principal de su estado de decadéncia y de inferioridad; lo son tambien igualmente:

1.° Las contribuciones de carreteras y de consumos que dificultan el tráfico, que humillan y desmoralizan á cuanto se aplican, tanto más en este ramo, al que en manera alguna debiera aplicarse.

2.° Los crecidos impuestos de sanidad, y la anarquía y el capricho que se observa en el cumplimiento de la ley.

3.° La falta de grandes depósitos generales libres de todo derecho y traba que hicieran posible convertir á España en un centro de exportacion.

4.° El practicaje y otros servicios análogos obligatorios.

5.° La falta de buenos tratados de comercio con muchas naciones que abrieran al comercio marítimo nuevos mercados con ventajas positivas recíprocas.

6.° Las condiciones especiales de nuestra produccion que no exigen mucho desarrollo en nuestra marina mercante, producida en parte por las trabas impuestas á la exportacion, y por otras múltiples causas.

7.° Las infinitas contribuciones que bajo diferentes conceptos gravitan sobre la marina mercante, haciéndola la industria más perjudicada de España, no solo porque paga por su capital y por el uso que de él se hace en cada uno de sus movimientos, sino por los abusos á que dan lugar las complicaciones de tan enmarañado sistema.

Todo esto irroga graves perjuicios al comercio y la navegacion; todo esto por tanto debe ser reformado.

Las preguntas tercera y cuarta no han menester para ser contestadas de razonamiento ni explicacion alguna.

En órden á la quinta, este Círculo ha de exponer algo más que respecto á las anteriores.

El derecho diferencial de bandera, á juicio de esta Corporacion, es injusto y no es tampoco conveniente: es injusto en cuanto proteje á la marina nacional reservándola el monopolio de los trasportes marítimos, lo cual equivale á imponer en favor de los navieros una contribucion que ya indirecta, ya directamente pagan los comerciantes y los consumidores.

Este derecho representa lo que se paga demas forzosamente al naviero nacional por el servicio que el extranjero presta con más economía. No es conveniente, porque por él se posterga el derecho de todos al interés de uno: el interés comun y general de los consumidores, al propio y exclusivo del naviero.

Digitized by Google

Si este resulta favorecido es á costa y en perjuicio del consumidor nacional.

El derecho diferencial quita además á nuestros buques muchos fletes en los puntos extranjeros, porque las naciones que le han suprimido ejercen áun las represalias con aquellas que le conservan.

Y al afirmar esto, esta Corporacion, no solamente obedece á los principios económicos y financieros en que tiene conviccion firmísima, sino que se hace eco de las necesidades, y deduce los hechos prácticos. En nuestro sentir, la única proteccion que puede producir para la industria sazonados frutos y eficaces resultados, es la que concilia los derechos y los intereses de todos, la que trata de darle facilidades y de proporcionarla todos los elementos que ha menester para su vida, para su desarrollo, para su poderío.

Así es que, supuesta la supresion del derecho diferencial de bandera, que este Círculo cree de necesidad, los resultados que esta reforma produciria para el comercio y para el consumo nacional serían en alto grado beneficiosas y favorables, así como perniciosos y funestos son los que de sí arroja el sistema económico que rige en la actualidad.

La libertad de bandera unida á las reformas que en la marina mercante deben introducirse y que más arriba quedan apuntadas, pondria á la marina mercante española en condiciones de lucha y de competencia con las extranjeras.

El comercio, segun decimos en la contestacion que sigue, fletaria los buques en los mismos puertos productores, lo cual haria posible el comercio directo con todos los demas países de Europa.

Sabido es que las relaciones más directas que con ella sostiene hoy el comercio español tienen lugar en escasísimas y contadas plazas; y en virtud del sistema, malamente llamado protector, nuestro comercio rinde humillante y oneroso tributo á Francia é Inglaterra.

Los países que en el concierto europeo señalan el rumbo del progreso y de la civilizacion, han desechado ya hoy el derecho diferencial de bandera. Italia, el Zollvereing, Suecia y Noruega, Holanda y las ciudades Anseáticas, así como tambien la Francia, han celebrado ya tratados de comercio en virtud de los cuales se ha abolido como en los Estados-Unidos el derecho de bandera. Inglaterra misma, á quien se deben las primeras medidas exclusivistas en estas materias, establecidas por Cronwel en su famosa acta de navegacion, ha decretado ya en 1850 la libertad del tráfico por mar para todas las naciones.

Si España siguiera la senda por esos países trazada, las facilidades de cambio aumentarian de un modo extraordinario las fuerzas productoras del país. Pero si por desventura persistiéramos en el sistema que hoy nos rige, dejándonos llevar del clamor de unos pocos y desoyendo la apremiante necesidad de todos, aislándose nuestra patria del resto de Europa, nunca llegará para ella la hora del porvenir, el desarrollo y la importancia á que está llamada por sus condiciones naturales geográficas y climatológicas.

Al verificar estas reformas, debe sin embargo tenerse presente el principio de reciprocidad que ha de servir de base á los tratados de comercio entre unas y otras naciones.

Fundado pues el Círculo en las razones expuestas, que de muy antiguo viene confirmándose en nuestra patria por una dolorosa experiencia, contesta á las preguntas que en el interrogatorio se refieren á los comerciantes de la manera siguiente:

A LA PREGUNTA 1.ª Es imposible fijar con precision los precios de los diferentes fletes en bandera nacional, porque varían continuamente segun las circunstancias de tiempo, la clase de cargamento y el punto de destino.

La importacion en bandera extranjera se hace solo del carbon mineral, cuyo tipo de flete es de 75 y 80 reales la tonelada de hierro en lingotes, de las maderas y otros artículos en escaso número.

No puede por tanto darse ninguna idea en cuanto á todos los precios de fletes en buques extranjeros, porque son desconocidos, pudiendo asegurarse sin embargo como dato fijo y exacto que los fletes en bandera nacional son una tercera parte más altos que en bandera extranjera.

Llega á tal punto la escasez de buques que en bandera nacional hagan con España el comercio de importacion, que las mercaderías extranjeras tienen que esperar en ocasiones hasta meses por no encontrarse buques en que verificar el cargamento.

Digitized by Google

A LA PREGUNTA 2.ª Diferentes son los gastos y gravámenes que además de la carestía de los fletes contribuyen á recargar el trasporte de las mercancías.

No solamente entran en este número los gastos ocasionados por arbitrios, sanidad, capitanía, fondeadero, carga y descarga, tanto por ciento de capa, práctico, obras de puerto y armador, que ya representan por sí un considerable recargo, sino que pagan por contribucion de subsidio, por el consumo de los artículos que embarcan para provisiones de la tripulacion, por el sobrante de estos artículos al retorno, por cada hombre de tripulacion durante la permanencia en el puerto, y los buques extranjeros satisfacen además el tanto por dia y por hombre de consumos, la obvencion y reglamento de Capitanía del puerto, y los gastos de intérprete y agencias.

Son tambien recargos muy dignos de tomarse en cuenta para el objeto á que la pregunta se refiere, el diferente coste de los buques extranjeros, en lo general más baratos, y el tipo diverso de tripulacion.

Los buques españoles, en igualdad de cabida, llevan casi el doble de tripulantes que los extranjeros, y los armadores tienen que pagarles más salario y mantenerlos mejor cuando no navega la tripulacion á la parte.

Si una fragata española de 400 toneladas tiene de dotacion 14 hombres, los franceses, los ingleses, y en especial los norte-americanos, navegan en buque de igual cabida con 7 ú 8 hombres.

A LA 3.ª La marina mercante española no cuenta con los buques necesarios en número y capacidad para el trasporte de los diversos productos de Europa con que el comercio nacional trafica, dadas las exigencias y la actividad de las transacciones mercantiles actuales.

Hay ocasiones en que nuestras mercancías están quince, veinte ó más dias detenidas en puerto extranjero esperando la llegada de un buque nacional de vapor, que por lo comun no tienen la capacidad ni seguridad suficientes para cargar.

A LA 4.ª Es difícil determinar las mercancías que salen más recargadas conducidas en bandera nacional, por las razones apuntadas en el preámbulo. Puede asegurarse, sin embargo, que los hierros, carbones y otras mercancías de poco valor y mucho peso, y cuya importancia es de todos conocida, son las que salen más recargadas.

A LA 5.ª Los resultados que produciria, respecto al comercio y al consumo nacional, la supresion del derecho diferencial de bandera serían altamente beneficiosos y favorables, así como desventajosos y funestos son los que trae consigo el sistema económico que actualmente rige.

La libertad de bandera, unida á las reformas que en la introduccion se han indicado, pondria á la marina mercante española en condiciones de lucha y competencia con las extranjeras.

El comercio fletaria los buques en los mismos puertos productores, lo cual le reportaria no pequeña ventaja, porque haria posible el comercio directo con todos los demas países de Europa.

España entraria en el concierto comercial europeo, y entraria á competir con naciones que hoy ejercen el monopolio de las relaciones mercantiles exteriores.

Esta ansiada supresion rebajaria notablemente los fletes, disminuiria el coste de las mercancías, y como el consumo de éstas aumenta en razon directa de la rebaja de sus precios, dedúcese lógicamente de este axioma económico y mercantil, que los beneficios de esta reforma serian inmensos para la nacion en general por la mayor exportacion y consumo de sus productos, especialmente agrícolas, para el comercio en particular, y para todos los que se interesan en el porvenir de la patria.

Por otra parte, la supresion del derecho diferencial de bandera no surtiria perjuicios para nuestra marina, siempre que á ésta se la concediese el beneficio de poder introducir sus buques construidos en el extranjero, cualquiera que fuese el número de toneladas, y que no se fijara el número de tripulantes que ha de tener cada buque, procurando obtener de las naciones comerciales la reciprocidad de los derechos de navegacion.

Madrid 27 de Marzo de 1866. = El Presidente, Patricio de Pereda. = El Secretario, Santiago Coll. = Por la Comision, el Secretario, Enrique Ucelay.



RESPUESTAS

DE VARIOS COMERCIANTES DE BARCELONA, MAYORES CONTRIBUYENTES.

Á LA PREGUNTA 1.ª No puede fijarse con precision el precio de los fletes, porque en la mayoría de los casos depende de las varias combinaciones que pueden hacerse. Por tanto, la nota que ponemos á continuacion es solamente de precios aproximados y probables.

Los fletes que sirven de tipo para los puertos de Marsella ó Cette en estado normal, son de ida desde esta plaza, 4 escudos á 4 escudos 800 milésimas tonelada de 1.000 kilógramos en artículos de peso.

7 escudos á 8 tonelada, por artículos de volúmen.

Igual precio buques de vela que de vapor, en razon de tener que regresar los más de los buques en lastre desde aquellos puntos.

Fletes de regreso de Marsella ó Cette para ésta:

6 escudos tonelada de peso, exceptuando carbon de piedra que es á 4 escudos.

7 escudos á 7 escudos 500 milésimas tonelada de volúmen, clase pipería.

12 á 16 escudos, algodones y otros artículos de esta clase.

A más del flete, se exige 5 por 100 de capa.

A igual flete pueden considerarse los buques extranjeros.

Fletes de Liverpool á Lóndres para Barcelona, buque español.

Drogas, hojadelata, maquinaria, 25 escudos tonelada de peso.

Algodon en rama, 35 á 40 escudos tonelada de peso.

Hilazas, 15 escudos tonelada cúbica.

Cueros, 30 escudos tonelada de peso.

Alambres, 20 escudos tonelada de peso.

A más, 10 por 100 de capa.

A igual precio costaria en buques de vela, absorbiendo hoy todo el tráfico los vapores.

En vapor extranjero, el flete sería 20 á 25 escudos tonelada de peso, ménos algodon, que sería de 25 á 30. De Barcelona para Liverpool y Lóndres, todos los fletes son convencionales sin tarifa fija.

Carbones de piedra de todos los puntos de Inglaterra en ambas banderas, de 12 á 13 escudos tonelada.

Bacalaos de Noruega, 27 escudos tonelada bandera española, no haciéndose generalmente operaciones en bandera extranjera.

Bacalao de Islandia, 21 escudos tonelada en bandera extranjera, no haciéndose generalmente operaciones en bandera española.

Maderas en tablones, vigas y viguetas que, procedentes del Mar Báltico, se conducen á esta plaza, á 22 escudos la tonelada de arqueo.

Esta navegacion la hacen únicamente los buques suecos, noruegos y rusos.

Á LA 2.ª Los gravámenes que recaen sobre la marina mercante española vienen directamente á pesar sobre las mercancías que trasporta, y contribuyen á recargar el precio de los fletes. Para el comercio son verdaderos obstáculos, además de los trasportes escasos con que cuenta la marina de España, el número exagerado de los tripulantes que debe embarcar en sus naves, la falta de marineros con motivo de la institucion de las matrículas de mar, el salario crecido y el coste de manutencion que exigen los que se embarcan, las dificultades que se originan por la falta de armonía de nuestras pres-

Digitized by Google

cripciones legales relativas á asuntos de marina y comercio marítimo, y del prolijo expediente á que está sujeta toda operacion en esta materia.

No es posible determinar numéricamente la importancia de los recargos que las referidas causas ocasionan á las mercancías trasportadas por la marina española, empero ya se comprende que lo que perjudica á ésta, que es el instrumento necesario del comercio, ha de ocasionar tambien perjuicios al mismo.

Tomando los gastos en globo, y aceptando por tipo un buque de 200 toneladas, español ó extranjero, varían segun la procedencia y punto de destino de 280 á 400 escudos. En esta cantidad no están incluidos la contribucion de subsidio, los recargos municipales y provinciales, el derecho de carreteras y el de consumos por los artículos de rancho, los cuales son satisfechos al embarcarse y vuelven á pagarse por los sobrantes que resultan al llegar á puerto, segun dejamos indicado.

No se comprenden en dichos gastos otros que se satisfacen, como los derechos de los buques recien construidos al llegar al astillero, los que paga el buque en lastre, etc.

Á LA PREGUNTA 3.ª La marina mercante española tiene buques suficientes en número, capacidad y condiciones para el trasporte de los productos de Europa con que el comercio nacional trafica; pero, atendida la poca eficacia del derecho diferencial en muchos artículos, no se dedican todos los buques á las navegaciones de Europa, como lo harian si aquel fuese más crecido, y buscan fletes para otros puntos. Si se aumentase el derecho diferencial en las mercancías que alimentan principalmente la bandera de otros países en sus navegaciones á España, ó si á consecuencia de la supresion de las trabas que pesan en la actualidad sobre la marina mercante española ésta pudiera sostener la lucha con condiciones de igualdad existiendo el actual derecho diferencial, España se apoderaria de gran parte del trasporte de carbon, maderas, hierro, etc., desarrollándose de esta suerte nuestra marina mercante.

Á LA 4.ª Las mercancías que salen más recargadas conducidas en bandera nacional son las de mayor volúmen y menor valor, pues que son las que relativamente pagan mayor flete.

La marina española ha quedado excluida del trasporte de las mercancías voluminosas, como carbon, madera, guano, por ser cortos los derechos protectores, y objetos de mucho volúmen y poco valor.

No podemos consignar la importancia del comercio español expresado en toneladas métricas, porque este dato únicamente pudiera ser formulado por las Administraciones de Aduanas, si llevaran una balanza general expresiva de la importacion y exportacion, distinguiendo la bandera nacional de la extranjera.

Á LA 5.ª En este importantísimo asunto hay que tener presente el bien general. Miéntras nuestra industria naviera no pueda luchar con la de otras naciones, la supresion del derecho diferencial de bandera es un mal de funestas consecuencias.

No solo ocasionaria la ruina de nuestra marina mercante y el quebrantamiento de la fuerza de la de guerra, sino que con ella desaparecerian todas las industrias de construccion naval y las que á las mismas auxilian. Quedaríamos en nuestro comercio marítimo á merced de las naciones extranjeras. La pequeña ventaja que se pretende obtener con una corta rebaja en los fletes resultaría nominal, ilusoria y ficticia, destruyendo un elemento de vida y de fuerza en nuestra nacion.

Abrigamos la grata confianza de que la ilustrada Comision, nombrada por Real decreto de 10 de Noviembre de 1865, sabrá inspirarse en su patriotismo en los principios económicos convenientes á nuestra patria, ó sea los que nos dicta el sistema proteccionista.

Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA.

A LA PREGUNTA 1.ª No habiendo podido reunir esta Corporacion datos precisos y exactos suficientes para contestar cumplidamente la pregunta, prefiere decir que la variabilidad de los precios de trasporte es muy grande, siendo esto debido á las combinaciones que contínuamente ha de meditar el naviero, que en nuestro país es siempre al mismo tiempo comerciante, para no salir perdiendo en sus viajes.

Así es que sucede á veces que por un flete comparativamente exíguo embarcará, por ejemplo, cobre en Sevilla para traerlo á Barcelona pasando por Inglaterra, y por un flete doble no querrá embarcarlo en el mismo puerto y para el mismo punto de destino, si ha de traerlo directamente. Otras veces embarcará para Smirna por un flete muy bajo mercancías que no admitirá en otra temporada con flete triple, porque sabe de cierto que no tendrá flete de retorno. Es decir, que puede sentarse como regla general, que el precio de los fletes depende en gran parte de la regularidad de las relaciones mercantiles entre los puntos de salida, los de destino y los intermedios. Y como España, además de no tener un gran consumo, por ser su poblacion relativamente corta, tiene muy escasa su produccion y es en consecuencia casi nula la exportacion de mercancías, sobre todo á puertos de Europa, resulta que no tan solo ha de haber gran inconstancia en el precio de los fletes á causa de las combinaciones que se hacen para salvar los inconvenientes de la falta de ellos en los viajes de ida, sino que han de resultar por regla general más caros que los de los buques extranjeros, que no tienen comunmente este obstáculo, ni otros muy graves con que ha de luchar la marina mercante española.

A LA 2.ª Bueno es que la pregunta empiece reconociendo que la carestía de fletes es una de las principales causas que hacen caros los trasportes de las mercancías de nuestro comercio.

Para remediar este mal debe tenerse presente que es una verdad innegable que los grandes mercados, ó sea los grandes centros de produccion y de consumo, tienen siempre fletes baratos y comercio seguro en muy vasta escala. De manera que para fomentar de una manera real y positiva el comercio español, lo más conducente, las medidas más sólidas son las que tienden á desarrollar todas las producciones nacionales, así en los ramos agrícolas como de las industrias. Este, y no otro, es el verdadero modo de aumentar la riqueza de la nacion y de fomentar decididamente el comercio.

Por lo demas, todos los gravámenes que pesan sobre la marina mercante española vienen indirectamente á serlo para las mercancías que ella trasporta y contribuyen á recargar el precio de los fletes. De manera que para el comercio son verdaderos obstáculos, además de los escasos trasportes con que puede contar la marina de España, el exagerado número de tripulantes que debe embarcar en sus naves, la falta de marineros con que cuenta á consecuencia de la institucion de las matrículas de mar, el crecido salario y coste de manutencion que exigen los que consienten en embarcarse, las trabas que se originan de la inarmonía de las leyes sobre asuntos de marina y comercio marítimo, del interminable expediente á que está sujeta toda operacion, y todas las demas directas ó indirectas que afligen á la marina mercante, las cuales se han indicado al contestar á la pregunta sexta del interrogatorio dirigido á los armadores ó navieros.

Es imposible especificar y consignar en números la importancia de los recargos que todas aquellas causas traen sobre las mercancías trasportadas por la marina española, pero se comprende á primera vista que lo que perjudica á ésta, que es el instrumento necesario del comercio, ha de perjudicar tambien á este ramo de la riqueza pública.

No sería, sin embargo, difícil precisar el importe de los gastos que satisface la marina por razon de derechos de puerto, por los de consulados, sanidad, contribucion y arbitrios locales, los cuales

Digitized by Google

vienen en último resultado á recaer sobre las mercancías trasportadas; pero como estos gastos son una parte de los recargos y es imposible precisar la otra, ha de ser de poca utilidad descender á estos detalles, que por otro lado no son de pura práctica, sino que constan en las leyes que rigen en la materia.

Tomándolos en globo y aceptando por tipo un buque de 200 toneladas, español ó extranjero, ha de decir esta Junta que sus gastos varian segun la procedencia y punto de destino de 280 á 400 escudos.

Pero es de advertir que en esta suma no se comprende la contribucion de subsidio, los recargos municipales y provinciales, el derecho de carreteras, el de consumos por los artículos de rancho, los cuales, después de haber satisfecho este impuesto al ser embarcados, vuelven á satisfacerlo por los sobrantes que tal vez haya al llegar á puerto.

Tampoco comprende aquella suma lo que puedan importar los recargos por todas las causas mencionadas, y otras que no se han dicho, v. gr., los derechos que paga un buque recien construido al llegar al astillero, que se computan lo mismo que si viniese de viaje; los que paga el buque en lastre, iguales á los que pagaria si hubiese viajado con cargamento, y otros.

Á LA PREGUNTA 3.ª La marina mercante española cuenta con buques suficientes en número y capacidad para el trasporte de los productos de Europa con que el comercio nacional trafica; pero como la poca eficacia del derecho diferencial en muchos artículos les imposibilita sostener la concurrencia ruinosa que en el trasporte de los mismos les hace la bandera extranjera, no se dedican á las navegaciones de Europa todos los buques que en otro caso lo harian, los cuales buscan fletes para otros puntos fuera de esta parte del mundo.

Por esto se vé que áun cuando nuestros buques sean suficientes para nuestro comercio con Europa, lo hacen tambien las banderas de otras naciones, las cuales, si bien pueden llegar á ser excluidas en gran parte, merced á un derecho diferencial eficaz, nunca podrán serlo absolutamente, porque las combinaciones de fletes que el naviero procura hacer para no salir perdiendo producen muchísimas veces que un buque que no puede vivir sirviendo al comercio de su nacion, vive sirviendo al de otras; y esto sucede á muchos buques españoles que, no pudiendo sostenerse en España, viven bien en el extranjero.

Si aumentara el derecho diferencial en las mercancías que alimentan principalmente la bandera de otros paises en sus navegaciones á España, ó si á consecuencia de la supresion de las trabas que hoy agobian á la marina mercante española pudiese ésta con el derecho diferencial existente sostener la lucha en condiciones de igualdad, se apoderaria España de gran parte del trasporte de carbon, maderas, hierros, etc., merced al desarrollo que adquiriria la marina española, la cual, léjos de abandonar las navegaciones que hoy hace á otros puntos del globo, las aumentaria á proporcion del impulso que en su desenvolvimiento le comunicarian las facilidades que se le concediesen.

Á LA 4.ª Las mercancías que, conducidas en bandera nacional, salen más recargadas son en general las de mayor volúmen y ménos valor, porque son las que relativamente pagan mayor flete. Por esto la marina española ha sido excluida por la extranjera del trasporte de las mercancías voluminosas, como carbon, madera, guano, etc., pues es corta la proteccion representada por el derecho diferencial en estas materias de mucho volúmen y poco valor.

Por otro lado, la abolicion reciente del derecho diferencial por tierra ha venido á dificultar más el trasporte por mar en bandera española de los artículos procedentes del resto de Europa, porque sale ménos recargado valiéndose de los ferro-carriles. De paso dirá esta Junta que halla muy justo que se dispense proteccion á este medio de locomocion y trasporte, pero considera que el medio de protegerlo debia ser á expensas de la nacion entera, v. gr., por medio de una subvencion equitativa, pero no á expensas de una clase sola, y una clase que á su vez necesita mucho ser protegida, como es la marina mercante.

Digitized by Google

La importancia del comercio español expresado en toneladas métricas no puede decirlo esta Junta porque le faltan datos. Pidiólos oportunamente, al ménos en lo referente á esta plaza, á la Administracion de esta Aduana, quien no pudo satisfacer este deseo de la Junta, en atencion á que no se forma anualmente una balanza general expresiva de la importacion y exportacion distinguiendo la bandera nacional de la extranjera.

Á LA PREGUNTA 5.ª Esta Corporacion debe contestar á esta pregunta como lo ha hecho á todas las antecedentes, así de éste como de otros interrogatorios, teniendo sus miras fijas en el bien comun y nunca en el interés aislado de una clase. Cuando se preguntan los efectos de la supresion del derecho diferencial de bandera en el comercio de Europa y para los productos de esta parte del mundo, sería incompleta la respuesta, áun dada por comerciantes, diciendo que el comercio y el consumo obtendrian á consecuencia de esta supresion una ventaja pequeña ó grande, y callando los resultados verdaderamente funestos que en otros sentidos ha de producir. Los intereses de la Nacion son la suma de los intereses de cada uno, y en la armonía mayor posible entre estos intereses particulares es donde se encuentra verdaderamente el interés nacional, el bien comun.

Por estas consideraciones, la Junta, que así representa los intereses mercantiles como los industriales y agrícolas, ha de repetir aquí lo que ha dicho al responder á la octava pregunta del interrogatorio dirigido á los navieros. La supresion del derecho diferencial de bandera es un mal gravísimo, miéntras no esté nuestra industria naviera en el caso de luchar con la de otras naciones.

La Junta al responder así repite que no mira la cuestion desde el punto de vista particular de los ndustriales, ni desde el en que se colocan los comerciantes, sino desde un punto más elevado, desde el punto de vista del bien nacional. Decir que al consumidor le conviene la baratura de los artículos que consume y que por lo mismo la ausencia de los derechos protectores es un beneficio á la generalidad, es un error clarísimo en que no incurrirá la ilustrada Comision que ha redactado los interrogatorios.

Hay grave peligro en separar más de lo conveniente la idea de productor de la de consumidor; todos lo somos todo.

Hay tambien grave peligro y error funesto en llamar barata á una cosa porque cueste ménos dinero. La idea de baratura es idea relativa: lo que cuesta dos es inmensamente caro para el que tan solo tiene uno, y es barato para el que tiene ocho.

Así es que no se proporciona la baratura de los artículos, aunque se logre que cuesten un poco ménos dinero, si al mismo tiempo se dificulta en proporcion mayor la manera de ganarlo; al contrario, en este caso se aumenta la dificultad de adquirir lo que se necesita. Lo que se hace es bajar el precio aparente y subir el precio real.

Cuando, pues, se dice que la abolicion de los derechos protectores producirá baratura, y ésta mayor consumo y éste mayor comercio, se basa el raciocinio de un fundamento aéreo, porque se toma como baratura lo que no lo es.

Abolidos los derechos protectores se matan las industrias que sin ellas no pueden subsistir, se ciegan las fuentes principales de produccion, queda ganando dos, uno ó nada el que ganaba cuatro, y por consiguiente, crece la dificultad de adquirir lo necesario ó lo útil que ántes se adquiria con más comodidad. Esto disminuye el consumo y es un notorio perjuicio al comercio. He aquí el último resultado de la abolicion en general de los derechos protectores, y el que traería en mayor ó menor escala el de la supresion del derecho diferencial de bandera.

Bajo otro punto de vista, ó sea prescindiendo de lo reproductivo que es este derecho en el sentido explicado, debe añadir esta Junta que el recargo aparente con que grava las mercancías es tan insignificante, que apenas se hace sensible para el consumidor. ¿Qué significa, por ejemplo, el recargo de un escudo 740 milésimas por cada 100 kilógramos de algodon en rama, para el que compra 2, 3 ó 4 varas de indiana? Sin embargo esto, que apenas se hace sensible para el consumidor, es suficiente para sostener la marina mercante española, las industrias de construccion naval y todas sus numerosas auxi-

Digitized by Google

liares. Suprímase el derecho diferencial y con él van á caer todas estas industrias, y desaparecerá de los mares nuestra marina mercante que es el más poderoso sosten de la de guerra, porque sin la una no existe la otra, y nos haremos dependientes en nuestro comercio marítimo de las naciones extranjeras.

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE VIZCAYA.

Á LA PREGUNTA 1.ª Ya quedan señalados al responder á la pregunta primera del interrogatorio á los armadores ó navieros los precios de los diversos fletes en bandera nacional para el trasporte de los productos de Europa á que se contrae la pregunta.

Á LA 2.ª Admitida la carestía de los fletes, solo se puede contestar que los buques españoles y extranjeros pagan los mismos derechos de navegacion, sanidad etc. en los puertos de España Además del flete, los comerciantes pagan en general el trasbordo de los géneros desde el costado del buque, sea de vela ó de vapor, hasta ponerlos sobre el muelle (en los puertos en que los buques no pueden arrimar al muelle de descarga), variando este gasto segun las circunstancias de los puertos; y las empresas de vapores españoles tienen establecido que el derecho de carga y descarga, ó sea un cuartillo de real en quintal en junto por ambos conceptos, lo paguen los recibidores de la carga á más del flete.

Á LA 3.ª La marina mercante española cuenta con los buques necesarios en número y capacidad para trasportar la generalidad de los artículos que constituye el comercio que en la actualidad hace España con Europa, pero no tiene, como otras naciones, buques apropiados por su porte y condiciones para conducir carbon mineral, madera etc., si bien es cierto que en estos artículos no puede competir con la extranjera por las razones que se indicarán en la siguiente contestacion.

Á LA 4.ª Los buques nacionales se dedican poco ó nada al trasporte de carbon mineral, madera, material para ferro-carriles etc., por ser el derecho diferencial de poca importancia, pues además de estar los buques extranjeros en mejor situacion para navegar, se hallan más á mano en los puntos productores para su embarque, y hay entre ellos apropiados para conducir aquellas mercancías. En sus actuales circunstancias, los buques españoles solo pueden competir con ventaja sobre los extranjeros en el trasporte de bacalao, géneros coloniales, especias, tejidos, quincalla etc., cuyos derechos diferenciales de bandera permiten que el trasporte de estos géneros desde los puertos de Europa lo hagan casi exclusivamente los vapores españoles. Las mercancías que salen más recargadas son aquellas que con el mismo peso que otras tienen mayor volúmen, sin que su importancia en toneladas métricas pueda expresarse, porque para ello sería necesario tener á la vista datos de que se carece por no publicarlos la Administracion de Rentas.

Á LA 5.ª No es fácil expresar cuáles serían los resultados que se obtuvieran de la supresion del derecho diferencial de bandera para el comercio y consumo nacional, aunque bien puede mirarse como probable alguna baratura en las mercancías que se trasportan en bandera nacional. Podria suceder que suprimido el derecho diferencial, los inconvenientes fueran mayores que las ventajas; pero como el fundar esta opinion haria necesario extenderse en largas consideraciones, se tiene con lo dicho por contestada la pregunta.


Digitized by Google

RESPUESTAS

DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE SANTANDER.

A LA PREGUNTA 5.ª Si á la supresion de los derechos diferenciales de bandera acompañasen las reformas en la parte marítima de que se ha hecho mérito, y además se simplificase la documentacion en las Aduanas, se quitase la excesiva fiscalizacion, declarando libres de registros las mercancías una vez introducidas en el reino, y, por último, se reformasen los Aranceles, rebajando considerablemente los excesivos derechos de importacion que imponen á las mercancías, entónces no serían dudosos sus benéficos resultados, pues disminuyendo el coste de los artículos, se aumentaria, como consecuencia indeclinable, su consumo, poniéndose al alcance de mayor número de familias, lo que daria campo al cambio recíproco de productos que ensancharia la esfera de accion de las transacciones, refluyendo de la misma manera en la industria y en el trabajo todo en sus distintas manifestaciones, que cobraria mayor nervio y vida, encargándose el comercio de satisfacer á las necesidades de todas, operando segun conviniese en cada caso especial, con notable provecho de la riqueza pública que se activaria y desarrollaria adquiriendo el anhelado desenvolvimiento que con las vias férreas y demas poderosos agentes de la época está llamado á lograr algun dia, con tal que se salga del empirismo y de las rutinas y se entre de lleno en la aplicacion de los principios liberales á la pública administracion, quitando trabas, eliminando rémoras, suprimiendo gabelas, y en una palabra, dejando á la actividad individual en el pleno ejercicio de sus derechos naturales, para que puedan moverse y obrar sin que la asedie y persiga implacable ese fantasma que simboliza la intervencion del Estado y que esteriliza y mata la virilidad del pueblo, creando hábitos de ócio y pereza que no bastan á estirpar el aguijon del interés privado, porque sometido á tutela perpétua y recargado de tributos sin cuento, cuando no desmaya, sucumbe en la lid, siendo imposible la lucha, é imposible de todo punto la regeneracion de la patria y el alimento vigoroso del comercio y de la industria, ínterin no se cambie de sistema entrando de lleno en las reformas apuntadas.

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

Respuestas varias al interrogatorio.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESPUESTA

DE LA ASOCIACION ESTABLECIDA EN MADRID PARA LA REFORMA DE LOS ARANCELES DE ADUANAS.

La Asociacion para la reforma de los Aranceles de Aduanas, respondiendo á la invitacion publicada en la Gaceta de Madrid del 10 de Enero último, se dirige á la Comision nombrada por S. M. para informar acerca de la supresion del derecho diferencial de bandera y acerca de los derechos arancelarios del carbon de piedra, hierros y algodones, con el fin de exponer algunos datos y consideraciones que cree no serán inútiles para fundar la mejor solucion de las cuestiones propuestas.

Anímanla á presentarlos el deseo manifestado por la Comision de oir á cuantas personas y asociaciones puedan contribuir de algun modo al mayor esclarecimiento de los puntos que se propone examinar; el afan de trabajar en pró del pensamiento, que dió vida á la Asociacion; de procurar por cuantos medios legales estuviesen á su alcance la reforma liberal de los Aranceles de Aduanas; y, finalmente, la esperanza de que no será infructuosa una informacion que se abre con tan alta imparcialidad como deseo del acierto, y en la que, al consultar como base los hechos bien comprobados, respetando los derechos creados y los intereses existentes, no se olvidarán por eso los grandes principios económicos que la Europa civilizada reconoce por guia, ni la consideracion á que son acreedores otros derechos y otros intereses.

La Asociacion no representa los de ninguna clase en particular: defiende los generales del país; pues, al abogar por el interés de los consumidores, aboga por los derechos de todos. Lo mismo pide fletes económicos, como construccion barata; carbon para los altos hornos, como hierro para las labores de las minas; vestido para los labradores, como pan para los obreros.

Su empeño es trabajar por el adelanto y la prosperidad del país, y en la ocasion presente no puede faltar á él, ni dejar de presentar las razones que prueban la necesidad de dar una solucion ámpliamente liberal á las reformas económicas que se meditan.

Conocido es el propósito de la Asociacion; más de una vez lo ha manifestado ya al Gobierno, ó á las Córtes del Reino en respetuosas exposiciones, ya al público en general por medio de la palabra y de la pluma. La Asociacion profesa, como verdadera, justa y conveniente la doctrina de la libertad de comercio, y con arreglo á ella desea que se reformen nuestros aranceles de Aduanas excesivamente proteccionistas, hasta que adquieran el carácter fiscal que únicamente deben tener miéntras se puede llegar al término definitivo de la libertad comercial. Pero no por ello pretende que esta reforma sea re-

Digitized by Google

pentina, inmediata; tiene en cuenta los intereses creados y quiere evitar los cambios bruscos y los trastornos industriales que pudieran producirse. Radical en principios, transigente en la aplicacion con tal que, sin desviacion alguna, se marche hácia la libertad comercial, consiente en caminar con paso mesurado, si bien constante, hasta que en un plazo dado desaparezcan los derechos protectores.

Por eso aprovecha gustosa la ocasion, que ahora se le ofrece, de dar un paso en la senda que desea recorrer hasta el fin, proponiéndose manifestar á la Comision especial Arancelaria sus aspiraciones respecto á los diversos puntos que han de ser objeto de su exámen.

Empieza hoy por presentar á su consideracion algunos datos y razones que prueban la urgente necesidad de suprimir el *derecho diferencial de bandera*, el cual, léjos de contribuir al adelanto y prosperidad de nuestra marina mercante, ha paralizado su desarrollo y compromete gravemente su porvenir.

Al hacerlo, se limitará á exponer aquellos principios y resultados más importantes, acompañando al mismo tiempo algunos documentos en que constan los trabajos que con mayor extension y detenimiento ha consagrado anteriormente al mismo asunto y que podrán servir de comprobante y referencia. No incumbe á la Asociacion el contestar determinadamente á cada una de las preguntas que comprenden los interrogatorios que á la construccion de buques y al comercio marítimo se refieren. Es su propósito considerar bajo un punto de vista general la cuestion económica de los trasportes marítimos aduciendo datos que conducen á la misma solucion formulada *à priori* por la justicia y por la ciencia; y tiene la esperanza de que esta manera de tratar el problema, que subordina á principios generales las cuestiones técnicas de especialidad y pormenores y que es la que mejor cuadra á la índole de sus investigaciones y al fin que se propone no ha de ser inútil para el esclarecimiento que la ilustrada Comision desea.

Insostenible es en buenos principios económicos el derecho diferencial de bandera, arbitrio de otras edades tan ineficaz como injusto, que va desapareciendo de las legislaciones aduaneras y no debe encontrar en la nuestra su último baluarte. Consecuencia del erróneo y ya desacreditado sistema de la balanza mercantil y de aquella idea desgraciada que fundaba la prosperidad y poder de las naciones en el aislamiento y en rencorosas rivalidades, queriendo romper el enlace y armonía universales con el loco empeño de que cada nacion se bastase á sí misma; establecido por nuestros Reyes en la edad media con objeto de protejer á determinados puertos del Mediterráneo; establecido tambien por Cromwell en la famosa *Acta de navegacion* al proponerse acabar con el floreciente comercio marítimo de los holandeses, el derecho diferencial de bandera se desecha hoy por la mayor parte de las naciones que lo adoptaron. El error que le dió vida se ha hecho palpable, y es la causa de su muerte.

El derecho diferencial de bandera es injusto, su mismo objeto lo demuestra. Propónese fomentar la marina nacional reservándole el monopolio de los trasportes marítimos, lo cual equivale á imponer en favor de los navieros una contribucion que pagan directamente los comerciantes, é indirectamente todos los consumidores.

El derecho diferencial es lo que se paga de más forzosamente al naviero nacional por el mismo servicio que presta con mayor economía el extranjero. Su tanto es la cuantía de la injusticia.

Los que necesitan buques para exportar sus productos ó importar objetos de consumo, tienen un derecho perfecto, absoluto, indisputable de preferir aquellos que, con iguales condiciones, exigen ménos por el flete, sean nacionales ó extranjeros. No puede haber por consiguiente nada más injusto que privarles, en provecho de algunos privilegiados, de ese derecho, recargando los que pagan las mercancías conducidas en buques extranjeros que cobran ménos por el trasporte.

El derecho diferencial sacrifica el cargamento al buque; la carga, que en viajes repetidos adquiere una importancia considerabilísima, al vehículo; los consumidores al naviero; el derecho de todos al interés de uno; la sinrazon y la injusticia no pueden ser más patentes.

El derecho diferencial de bandera no es conveniente.

No reporta conveniencia que repare su injusticia.

Si el naviero nacional resulta favorecido, lo es á costa del consumidor tambien nacional. Lo que gana el uno lo pierde el otro. El país no beneficia nada. Y es que la única proteccion á la industria verdaderamente eficaz y justa, la que concilia los derechos y los intereses de todos es la que se limita

Digitized by Google

á libertarla de trabas, á darla facilidades, á proporcionarla, *sin gravámen de tercero*, todos los elementos que necesita para su mayor desarrollo.

El derecho diferencial podria tal vez ser conveniente para los navieros, si cada nacion pudiera gozar de sus ventajas sin sufrir sus inconvenientes, aunque dicho queda ya ántes que perdiendo el consumidor lo que el naviero gana, la riqueza pública en nada se beneficia; pero desde el momento en que todas las naciones lo adoptaran, sus aparentes ventajas se anulan recíprocamente, y en último resultado se exigen mayores esfuerzos y gastos para producir el mismo servicio, encareciendo así, con perjuicio de todos, el trasporte en general.

El derecho diferencial de bandera quita á nuestros buques muchos fletes en los puertos extranjeros, porque las naciones que lo han suprimido usan áun de represalias con aquellos que lo conservan. Y en este triste caso nos encontramos nosotros.

En efecto; no todas las naciones han comprendido, como Inglaterra, que el país que suprime las trabas puestas por el régimen aduanero á la libertad de tráfico y de navegacion, es el que más beneficios recibe, áun cuando no pida á las otras naciones que establezcan medidas recíprocas.

Los tratados de comercio tienen ya unidas por estrechos lazos á casi todas las naciones europeas, y de hecho á todas las más importantes por su comercio y su navegacion.

Fundados los tratados de comercio en el principio de la reciprocidad, solo desaparecen en ellos las trabas aduaneras para las naciones que adoptan igual medida, y de aquí tiene que resultar que, manteniendo aquellas trabas para las naciones que se muestran rehacias al movimiento reformista europeo, los buques españoles, colocados ya en sus propios puertos en condiciones desventajosas por la legislacion vigente, tienen que ir perdiendo la posibilidad de frecuentar los puertos extranjeros, y acabarán por verse arrojados de ellos por el mismo derecho diferencial que debia protejerlos.

Como ejemplo conviene citar el recargo que en los Estados-Unidos pesa especialmente sobre los buques españoles.

El derecho diferencial impuesto en 1824 á las harinas nacionales y extranjeras importadas en Cuba en pabellon extranjero, motivó un derecho de represálias establecido contra los buques españoles en los puertos de la Union Americana. Consiste aquel principalmente en un 10 por 100 de recargo sobre el valor del cargamento á las mercancías importadas en buques españoles; en un 10 por 100 de recargo sobre los derechos que señale el Arancel de Cuba á las mercancías que se exporten en buques españoles, salvo los algodones; y en un derecho de 1 $^1/_2$ pesos por tonelada de arqueo, que pagan los buques españoles en los puertos norte-americanos además de los derechos comunes á todos los pabellones.

Las consecuencias, fáciles de preveer, han sido que la marina española ha tenido que abandonar, por decir así, los puertos de la Union, y que entre el considerable movimiento del puerto de Nueva-York, apenas se ve hoy flotar cuatro ó cinco veces al año el pabellon mercante español.

Esto mismo sucederá bien pronto en los puertos de Europa, donde los buques de las demas naciones se tienen que presentar forzosamente en mejores condiciones que los nuestros; y si el derecho diferencial de bandera no se suprime, nuestra marina quedará reducida al comercio de cabotaje y al comercio con nuestras provincias ultramarinas, dado que no pierda tambien éste último por circunstancias que no son de este lugar.

Los resultados que hasta hoy ha dado el derecho diferencial de bandera son desastrosos, como luégo quedará numéricamente demostrado; los que ofrece el porvenir no son ménos lamentables, y la evidencia de la urgente necesidad de suprimir el derecho diferencial salta á la vista, por poco que el asunto se examine con ánimo imparcial y sin prevencion alguna.

El afan proteccionista ha sido llevado en esta cuestion hasta un extremo verdaderamente ridículo; tomemos un ejemplo entre los muchos que se podrian presentar en apoyo de esta afirmacion.

Los abanicos importados en bandera extranjera tienen un recargo por derecho diferencial, que, segun su calidad, asciende á 6, 15 y 18 reales por docena, y de 18 por 100 del valor en otros. Teniendo en cuenta lo que pesan por término medio los abanicos, resulta que una tonelada pagará de 12 á 15.000 reales de recargo en bandera extranjera.

Digitized by Google

Y todo este aumento se impone, y estas prescripciones se establecen para un artículo del cual no se introducen al año en España dos toneladas. ¿Qué gana nuestra marina con esta proteccion?

Una tonelada de muselina, importada en bandera extranjera, tiene un recargo de 21.000 reales, calculado *ad valorem*, al paso que solo debia ser de 200 reales considerado el peso como tonelada de algodon.

Y por cierto que en esto el Arancel se pone en contradiccion consigo mismo, pues recargando ménos por derecho diferencial los algodones ordinarios, estimula su importacion sobre la de los finos y la restringe por otro lado con los derechos exagerados que adeudan aquellos.

De modo que el derecho diferencial y el protector se combaten dentro del mismo Arancel.

Además, en la mitad de los artículos de éste no se comprende qué fructuoso resultado pueda producir el derecho diferencial, áun dado el criterio proteccionista. Segun el cálculo hecho por un distinguido economista hay en el Arancel:

302	artículos, cuya importacion en año comun no llega á 1 tonelada cada uno.
66	que dan de 1 á 2 idem id.
86	que dan de 2 á 5 toneladas.
54	que dan de 5 á 10 idem,

siendo en junto 508 artículos, cuya importacion total no pasa de 900 á 910 toneladas, es decir, la carga de dos fragatas.

¿Merece la pena de recargar todos esos artículos del modo que lo están, áun bajo el punto de vista del derecho diferencial, para conseguir en la práctica un resultado tan exíguo?

Pero más que todos los razonamientos demuestra la inflexible lógica de los números que el derecho diferencial de bandera, léjos de protejer á nuestra marina, la lleva por un camino de ruina y de perdicion.

Como en los datos y documentos que acompañan á esta exposicion se hallan las cifras de movimiento de todos los años desde 1849 á 1862, que son los que oficialmente se conocen, prescinde la Asociacion de repetirlos aquí á fin de no fatigar la atencion de la Comision Arancelaria, y se limitará á comparar los dos extremos de la série, ó sea el año 1862 con el año 1849.

En los datos á que se hace referencia no están comprendidos en el año 1862 las toneladas de carga trasportadas por buques haciendo escala, y solo están comprendidas las importadas y exportadas directamente en la Península, Baleares y Canarias, y en el año 1849 no van en algunos de los estados comprendidas las cifras de Canarias, porque al establecer la série hubo que tener en cuenta que algunos de los cuadros del comercio exterior no dan el movimiento de aquellos puertos, y era preciso establecer cantidades homogéneas.

Pero á fin de que en la comparacion de los dos extremos de la série figuren las cifras del movimiento total general, se incluyan aquí en el año 1849 el movimiento de Canarias, y en el año 1862 las toneladas de escala, llamando al hacerlo la atencion sobre la influencia que haya podido tener en el movimiento de navegacion de cada bandera el haber sido declarados francos los puertos de Canarias en 11 de Julio de 1852.

Aun con este aumento en la bandera nacional que viene á completar la cifra exacta, el resultado es tan lamentable, que solo esta comparacion, sin necesidad de aducir otros argumentos, bastaría á probar los desastrosos efectos del derecho diferencial de bandera.

Digitized by Google

El movimiento general de navegacion del comercio exterior en 1849 y 1862 se resume en las cifras siguientes:

AÑOS.	BANDERA NACIONAL.				BANDERA EXTRANJERA.			
	BUQUES.	TONELADAS de arqueo.	TONELADAS de carga.	TRIPULANTES.	BUQUES.	TONELADAS de arqueo.	TONELADAS de carga.	TRIPULANTES.
1849............	5.636	599.854	545.002	62.594	5.535	824.611	582.588	49.959
1862............	11.356	1.454.127	541.174	163.253	10.516	2.087.578	1.492.742	118.338

TOTALES.

AÑOS.	BUQUES.	TONELADAS de carga.	TONELADAS de arqueo.	TRIPULANTES.
1849...........	11.171	1.424.465	1.127.590	112.553
1862...........	21.872	3.541.705	2.033.916	181.581

Comparando estas diferentes cifras se hallan los siguientes resultados:

	TONELADAS DE ARQUEO POR BUQUE.		TONELADAS DE ARQUEO POR TRIPULANTES.		PROPORCION DE LA CARGA CON EL ARQUEO.		PROPORCION DE LA CARGA DE CADA BANDERA CON EL TOTAL DE CARGA.		TONELADAS DE CARGA POR TRIPULANTES.	
	1849.	1862.	1849.	1862.	1849.	1862.	1849.	1862.	1849.	1862.
Bandera nacional....	99,33	128	8,94	8,90	90,85 %	37,22 %	48,33 %	26,60 %	8,70	3,31
——— extranjera...	148,98	196,61	16,50	17,64	70,65 %	71,50 %	51,67 %	73,40 %	11,66	12,61

Se ve desde luégo la desproporcion que guarda la bandera nacional, presentando buques de mucho menor porte y la mitad de toneladas de arqueo por tripulante que la bandera extranjera, de lo cual resulta un mayor gasto que tiene que producir un aumento de fletes, y este aumento á su vez disminuir la parte de carga trasportada por la bandera nacional.

Digitized by Google

Y en efecto, durante los catorce años que comprenden las cifras oficiales, la marina nacional viene perdiendo constantemente, como la Comision puede ver por los estados que á esta exposicion acompañan, hasta el punto de que en 1849 trasportó segun las anteriores cifras 90,85 por 100 de sus toneladas de arqueo, ó lo que es lo mismo, solo perdió un 9,15 por 100 de su cabida, miéntras que en 1862 no ha trasportado más que el 37,22 por 100 de sus toneladas de arqueo, perdiendo un 62,78 por 100 de su cabida, de modo que en 1862 habia perdido un 53,63 por 100 con relacion á 1849. En cambio la marina extranjera se ha mantenido en este punto en las mismas condiciones, puesto que en 1849 trasportó el 70,65 por 100 de sus toneladas de arqueo, y en 1862 un 71,50 por 100.

Más notable y más lastimoso es el resultado de la comparacion de lo que cada bandera ha trasportado con relacion al total movimiento de las toneladas de carga.

En 1849 la bandera nacional trasportaba el 48,33 por 100; en 1862 solo un 26 por 100, miéntras que la bandera extranjera que en 1849 solo trasportó un 51,67 por 100 aparece en 1862 trasportando un 73,40 por 100. De modo que lo que la bandera nacional ha perdido la extranjera lo ha ganado.

Resulta tambien de la anterior comparacion, que en 1849 la bandera nacional con el gasto de un tripulante obtuvo el flete de 8,70 toneladas, miéntras que en 1862 solo ha obtenido el flete de 3,31 toneladas, ó sea una pérdida de 62,50 por 100 en los beneficios obtenidos, en tanto que la bandera extranjera obtuvo para cada tripulante en 1849 el flete de 11,66 toneladas, y en 1862 el de 12,61.

Es decir, que en 1849 obtuvo la bandera extranjera casi una mitad más de producto que la nacional, y en 1862 ha obtenido más del triple.

Por último, se halla otro deplorable resultado: el haber trasportado en 1862 la bandera nacional 3.000 toneladas ménos que en 1849, y como el número de buques ha aumentado y sus beneficios han disminuido, resulta un aumento de capital empleado en una operacion, que gracias á la proteccion que se ha creido dispensar á la marina, es cada año más ruinosa.

La Asociacion no desconoce que para agrupar datos estadísticos y sacar de ellos consecuencias exactas no basta comparar dos años, pudiendo ocurrir en uno de ellos circunstancias excepcionales que influyan en el resultado de aquel año sin influir en el resultado general; pero como en los documentos que acompañan á este informe van las cifras de todos los años desde 1849 á 1862, fácil es ver en ellos el decrecimiento progresivo del resultado útil de la bandera nacional, y el aumento tambien progresivo de la bandera extranjera.

Los deplorables resultados del derecho diferencial de bandera están patentes en las cifras que quedan consignadas. Semejante en esto á todos los derechos protectores, es impotente para destruir la competencia de la bandera extranjera y ahoga al mismo tiempo á la bandera nacional, amenazando la existencia de aquella misma marina que creia poder protejer.

No se ocultarán ciertamente á la ilustracion de la Comision especial Arancelaria los resultados que en otros países ha dado la abolicion del derecho diferencial de bandera y la completa libertad de la navegacion; pero la Asociacion cree, sin embargo, oportuno estampar aquí como recuerdo los resultados que ha tenido en Inglaterra esa completa libertad de navegacion, que de ser cierto el principio de la proteccion, hubiera debido arruinar á la marina inglesa.

Digitized by Google

TONELADAS DE CARGA DEL COMERCIO INGLÉS.

AÑOS.	EN BANDERA INGLESA.	EN BANDERA EXTRANJERA.	TOTAL.	OBSERVACIONES.
1849...........	8.152.557	3.348.620	11.501.117	En este año fué abolida el acta de navegacion.
1850...........	8.039.308	3.981.366	12.020.674	Empieza la nueva legislacion.
1851...........	8.535.252	4.936.125	13.471.377	
1852...........	8.727.136	4.875.614	13.602.750	
1853...........	9.064.705	6.313.456	15.381.161	Se permiten las tripulaciones de marineros extranjeros en los buques ingleses.
1854...........	9.473.640	6.296.638	15.770.278	Se permite el comercio de cabotaje á los buques extranjeros y queda completamente libre la navegacion.
1855...........	9.211.008	6.156.124	15.367.132	
1856...........	10.970.123	6.932.875	17.902.998	
1857...........	11.636.257	7.435.122	19.071.379	
1858...........	11.114.330	7.615.631	18.759.961	
1859...........	11.614.671	7.719.935	19.334.606	
1860...........	12.119.454	8.718.464	20.837.918	
1861...........	13.149.545	8.775.438	21.924.983	
1862...........	13.992.108	8.458.549	22.450.657	
1863...........	15.263.047	7.762.116	23.025.163	
1864...........	16.409.413	7.065.471	23.474.884	

Véanse estos resultados que presentan tan rápido aumento de las toneladas trasportadas por la marina inglesa, á pesar de la supresion de todo lo que pudiera impedir la competencia de las marinas extranjeras; nótese sobre todo que el aumento acrece cuanto mayor es la libertad, puesto que desde 1849 á 1854, esto es, en seis años, el aumento es de 16,20 por 100, al paso que desde que la navegacion queda completamente libre, ó sea desde 1854 á 1864, el aumento en estos diez años no es el 27 á 28 por 100 que proporcionalmente le corresponderia, sino el 78,15 por 100. Si se compara el año 1864 con el año 1849, se nota un aumento de 8.256.856 toneladas de carga, ó sea un aumento de 101,27 por 100; de este 16,20 por 100 pertenece á los seis años de 1849 á 1854, y 85,07 á los diez años de 1854 á 1864, á los cuales, como ántes hemos dicho, solo debia corresponder proporcionalmente un 27 á 28 por 100, de modo que la parte principal del aumento recae precisamente sobre el período en que, no solo el comercio exterior sino el de cabotaje están abiertos á todos los pabellones sin derechos que hagan entre ellos diferencia.

Compárense ahora estos resultados con los deplorables que presenta nuestra marina perdiendo 3.000 toneladas de carga, gracias á la proteccion, y véanse los efectos que produce la libertad y los que producen las restricciones y las trabas que llevan siempre consigo los derechos protectores en general, y el derecho diferencial de bandera en particular.

Fuerza es en vista de estos resultados rendirse á la evidencia, si como la Asociacion cree y espera, juzga esta cuestion con entera imparcialidad y sin prevencion alguna la Comision especial Arancelaria.

Estrechamente enlazadas con el derecho diferencial de bandera, hay en nuestra legislacion otras medidas que forman con él un sistema de contradicciones, nada extrañas por otra parte, puesto que de ellas está lleno todo el sistema protector. Son las que se refieren á la construccion, abanderamiento y tripulacion de los buques mercantes, con otras que encierran en sí las Ordenanzas de Aduanas y las Ordenanzas de matrículas.

Así como se ha querido reservar á los navieros españoles el monopolio del trasporte marítimo, se pretende vincular el de la construccion de buques en los astilleros nacionales, prohibiendo la introduccion y abanderamiento de buques menores de 400 toneladas y concediendo al mismo tiempo primas á los constructores españoles.

Digitized by Google

Pero es claro que si el país no reune los elementos necesarios para construir buques buenos y baratos, inútil y ruinoso será empeñarse en sostener esta industria, siendo más sencillo, más razonable y más beneficioso permitir la adquisicion de buques en el extranjero. Palmaria es la injusticia que se comete al prohibir á los navieros que hagan construir ó compren sus buques donde quiera que puedan hacerlo con mayores ventajas, y resalta más la injusticia cuando está libre de derechos la introduccion de locomotoras y wagones destinados al trasporte terrestre.

La libre importacion de buques de todas clases y tonelaje sin necesidad de requisitos y formalidades que originan perjudiciales retrasos, contribuiria verdaderamente á fomentar la marina y á reducir los fletes, y favoreciendo de este modo al comercio estimularia el desarrollo de la riqueza y de las industrias en general, viniendo así á hacer posible, con ventajas positivas en nuestro país, la construccion de buques que en vano se quiere protejer por medios artificiales, contradictorios y estériles.

Porque debe tenerse presente que no es posible lograr el fin apetecido de reunir una numerosa marina mercante construida en los astilleros nacionales, cuando al mismo tiempo que se proteje esta construccion por medio de prohibiciones y de primas, se la coarta y aniquila con los fuertes derechos que el Arancel impone á las primeras materias que para aquellas son necesarias.

Bien se echa de ver que no puede ser el Arancel más desgraciado en la eleccion de medios para realizar sus propósitos. Quiere protejer á los navieros y establece el derecho diferencial de bandera, que va acabando con nuestra marina, como queda demostrado. Se propone favorecer á los constructores de buques y encarece de tal modo, con sus derechos protectores, las primeras materias, que hace imposible la construccion. Y no contento con esto lleva su desacertado afan de protejer hasta el extremo, verdaderamente deplorable, de hacer pagar á un buque los derechos correspondientes á los materiales que ha empleado para carenarse, componer sus máquinas y reparar sus averías en un puerto extranjero. Exigencia es esta tan monstruosa, que, prescindiendo de la injusticia que entraña, tiene el gravísimo inconveniente de ligar nuestra marina á los puertos españoles en términos que no puede buscar en navegaciones contínuas entre los puertos extranjeros la disminucion de gastos improductivos y la abundancia de fletes que es lo que verdaderamente la proteje y acrecienta.

Otras muchas trabas dificultan y merman el comercio marítimo, como si la ilusoria proteccion que se cree dispensarle con el derecho diferencial, autorizara para imponerle vejámenes sin cuento. Las Ordenanzas de Aduanas y las de matrículas están llenas de preceptos y trámites, de formalidades y requisitos minuciosos para reglamentar todos los actos que al trasporte marítimo se refieren, desde el abanderamiento y la matrícula del buque, hasta las mudas de ropa que han de llevar los pasajeros en ciertos viajes, comprendiendo las patentes, fianzas, seguridades, aforos, número y calidad de los tripulantes, condiciones higiénicas, operaciones de carga y descarga y otras varias.

Miéntras estas trabas subsistan es imposible que nuestra marina mercante crezca y prospere como es de esperar en una nacion que cuenta con larga extension de costas, numerosos puertos, ricas provincias ultramarinas y marinos tan entendidos como intrépidos.

Urge, pues, introducir en esta parte de nuestra legislacion las reformas liberales que el interés bien entendido de nuestra marina y el general del país reclaman de consuno; urge acabar de una vez con rancios errores y sistemas funestos que detienen lastimosamente el desarrollo de la riqueza pública.

Penetrada de este convencimiento, *la Asociacion para la reforma de los Aranceles de Aduanas*, cree, resumiendo sus aspiraciones en la materia que motiva esta exposicion, que la ilustrada Comision, á la que respetuosamente se dirige, prestaría un señalado servicio al país si por felíz resultado de su exámen y deliberaciones, aconsejara al Gobierno de S. M. como medida de alta conveniencia:

La supresion del derecho diferencial de bandera.

La supresion de primas á los constructores de buques.

La facultad de adquirir éstos y repararlos en el extranjero sin pago de derechos.

La reforma liberal de las Ordenanzas de Aduanas y de matrículas suprimiendo en ellas las trabas que perjudican al comercio marítimo;

Digitized by Google

Y finalmente, la reforma gradual de los Aranceles de Aduanas hasta llegar á la libertad de comercio, que ha de ser el medio verdaderamente eficaz de fomentar nuestra marina, haciendo que los gastos de construccion y de reparacion sean menores, más frecuentes los viajes por el aumento de relaciones comerciales, y por consiguiente, más constantes y repetidos los fletes.

Madrid 19 de Febrero de 1866.=Por la Asociacion para la reforma de los Aranceles de Aduanas, El Presidente, Luis María Pastor.=El Secretario general, Gabriel Rodriguez.

RESPUESTA

DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE.

La Sociedad Económica Matritense tiene el honor de dirigir á esa Comision especial Arancelaria la siguiente contestacion á su interrogatorio sobre derecho diferencial de bandera.

En concepto de esta Sociedad compiten con la marina mercante española casi todas las de las demas naciones civilizadas; pero muy especialmente las de la Gran Bretaña, los Estados -Unidos de América y la de Francia.

Prescindiendo del coste de construccion y aparejos, cuyos puntos deja esta Sociedad intactos á los constructores á quienes se dirige la mayoría de las preguntas del interrogatorio, las causas generales de la indicada competencia consisten:

1.° En que las naves extranjeras tienen ordinariamente mayor arqueo útil para la carga, relativamente al aparejo y á la tripulacion, que las nuestras.

Y 2.° En que están ménos sobrecargadas de impuestos, formalidades y trabas.

La forma, dimensiones y aparejo de un barco es tanto más útil, cuanto más está adecuada á las condiciones de la navegacion á que se destina. En unos casos conviene sacrificar algo de la cabida á un aumento de velocidad; en otros, por el contrario, conviene aumentar la cabida á costa de disminuir la velocidad. Lo mismo sucede con la estabilidad, con el calado y con otras cualidades de los buques que deben subordinarse al uso principal á que se destinan.

El principio económico de la division del trabajo es tan exacto aplicado á la navegacion como á cualquiera otra industria, pero esta division solo se puede organizar bien donde la extension de la demanda lo permite. Así la division de la navegacion en diversas clases, depende de que la demanda de fletes sea tan constante para cada clase que baste á sostener los barcos que á ella se destinen. A su vez la demanda de fletes depende de que el comercio sea más ó ménos activo y considerable, y esta mayor actividad depende asimismo de la mayor ó menor libertad que disfruta el trabajo, libertad que determina siempre una mayor ó menor produccion en razon directa de su mayor ó menor aplicacion á la industria, y por consiguiente una mayor ó menor importacion y exportacion marítimas.

En España la importacion es relativamente muy inferior á la de otras naciones, á causa de los obstáculos que la oponen un Arancel excesivamente proteccionista y en muchos casos prohibitivo, y á causa tambien de las restricciones y obstáculos con que tropieza la produccion en el interior.

Miéntras la importacion en Inglaterra, país de libertad para el trabajo asciende de 21 á 27.500 millones de reales con una poblacion de 29 y medio millones de habitantes, en España, con cerca de 16 millones de almas solo importamos 1.500 millones. Nuestro comercio total de importacion y exportacion no pasa de 2.500 á 2.600 millones, miéntras el de Inglaterra en 1865 se ha elevado á 38.500 millones, es decir, á 385.613.726 libras esterlinas, de las que 165.862.402 corresponden á la exportacion, y 219.751.324 á la importacion. En 1863 llegó este movimiento mercantil á la enorme suma de 44.600 millones de reales.

La Francia á su vez nos lleva tambien una gran ventaja. Con 37 millones 546 mil habitantes, su movimiento comercial exterior es de unos 20.000 millones de reales. Mucho más del duplo que el nuestro respecto al número de almas, y á pesar de que no son la marina francesa ni el sistema de Aduanas del vecino imperio los que se pueden tomar como mejor modelo.

Digitized by Google

Esta enorme inferioridad de nuestro comercio exterior tiene que afectar gravemente á la industria de la navegacion; y así se observa que comparando el movimiento de esta navegacion con el de las dos naciones citadas, resulta:

NACIONES.	AÑOS.	BUQUES.	TONELADAS.
España.............	1863	20.317	4.650.295
Francia.............	Idem.	49.123	7.719.000
Inglaterra...........	1864	»	27.204.509

La diferencia es extraordinaria á pesar de que en España el año 1863 vino una gran cantidad de material para ferro-carriles que constituye una entrada excepcional.

Mas si investigamos en seguida la cifra que en el total de nuestra navegacion representa el tonelaje extranjero, encontraremos bien pronto, que á pesar del derecho diferencial de bandera, la mayor parte de nuestro comercio se hace en buques extranjeros, y que miéntras de año en año aumenta el número de nuestros viajes en lastre, en mayor proporcion aumenta al mismo tiempo el número de viajes de los extranjeros con carga, segun resulta de los siguientes estados:

NÚMERO 1.°

Estado *comparativo de las toneladas de arqueo de los buques nacionales y extranjeros empleados en el comercio exterior de España y en el de Inglaterra en los años que se expresan.*

AÑOS.	TONELADAS DEL COMERCIO ESPAÑOL.			TONELADAS DEL COMERCIO INGLÉS.		
	De buques españoles.	De buques extranjeros.	TOTAL.	De buques ingleses.	De buques extranjeros.	TOTAL.
1849.................	589.834	811.414	1.401.248	9.669.638	4.334.750	14.004.388
1850.................	603.142	784.326	1.387.468	9.442.544	5.062.520	14.505.064
1851.................	624.337	865.408	1.489.745	9.820.876	6.159.322	15.980.198
1852.................	699.475	988.684	1.688.159	9.985.669	6.144.180	16.130.149
1853.................	649.623	1.028.019	1.677.642	10.268.323	8.121.887	18.390.210
1854.................	780.429	1.207.128	1.987.557	10.744.849	7.924.238	18.669.087
1855.................	827.995	1.266.751	2.094.746	10.919.732	7.569.738	18.489.470
1856.................	808.338	1.265.725	2.074.063	12.945.771	8.643.278	21.589.049
1857.................	954.252	1.758.362	2.712.614	13.694.107	9.484.685	23.178.792
1858...	986.327	1.600.439	2.586.766	12.891.405	9.418.576	22.309.981
1859.................	888.586	1.677.195	2.565.781	13.311.843	9.592.416	22.901.259
1860.................	798.864	1.797.644	2.596.508	13.914.923	10.774.369	24.689.292
1861.................	957.031	1.964.540	2.921.571	15.420.532	11.175.109	26.595.641
1862.................	986.043	1.850.923	2.836.966	15.946.860	10.588.579	26.535.439
1863.................	1.220.991	2.051.984	3.272.975	17.019.392	9.719.341	26.738.783
1864.................	»	»	»	18.201.675	9.002.834	27.204.509

Digitized by Google

NÚMERO 2.°

ESTADO *comparativo de las toneladas de carga de los buques nacionales y extranjeros empleados en el comercio exterior de España y en el de Inglaterra en los años que se expresan.*

AÑOS.	TONELADAS DEL COMERCIO ESPAÑOL.			TONELADAS DEL COMERCIO INGLÉS.		
	De buques españoles.	De buques extranjeros.	TOTAL.	De buques ingleses.	De buques extranjeros.	TOTAL.
1849	534.982	571.352	1.106.334	8.152.557	3.348.620	11.501.117
1850	554.249	574.594	1.128.843	8.039.308	3.981.366	12.020.674
1851	579.947	662.786	1.242.733	8.535.252	4.936.125	13.471.377
1852	657.038	725.804	1.382.842	8.727.136	4.875.614	13.602.750
1853	694.966	734.845	1.429.811	9.064.705	6.313.456	15.381.161
1854	721.382	864.040	1.585.422	9.473.640	6.296.638	15.770.278
1855	439.374	843.149	1.282.523	9.211.008	6.156.124	15.367.132
1856	435.832	870.909	1.306.741	10.970.123	6.932.875	17.902.998
1857	483.533	1.177.723	1.661.256	11.636.257	7.435.122	19.071.379
1858	496.403	1.095.970	1.592.373	11.114.330	7.645.631	18.759.961
1859	417.494	1.117.095	1.534.589	11.614.671	7.719.935	19.334.606
1860	434.932	1.262.843	1.697.775	12.119.454	8.718.464	20.837.918
1861	463.972	1.413.057	1.877.029	13.149.545	8.775.438	21.924.983
1862	421.157	1.442.775	1.863.932	13.992.108	8.458.549	22.450.657
1863	478.498	1.498.822	1.977.320	15.263.047	7.762.116	23.025.163
1864	»	»	»	16.409.413	7.065.471	23.474.884

Llevando más adelante la investigacion, y tomando por ejemplo el año 1862, encontraremos las siguientes comparaciones entre la marina nacional y extranjera dedicadas á nuestro comercio de aquel año.

	MARINA	
	Española.	Extranjera.
Toneladas de arqueo por cada tripulante	8,725	19,652
Idem de carga por idem id	3,727	15,319
Idem de arqueo por cada buque	107,950	191,109
Tripulantes por idem id	12,37	9,72

Digitized by Google

¿De qué sirve por consiguiente el derecho diferencial, si con tales condiciones es imposible toda competencia? Estos datos demuestran de un modo evidente que con el derecho diferencial es inútil esperar que nuestra marina compita con la extranjera, y que es preciso buscar otros medios para su fomento, tanto más, cuanto que hemos visto que la nacion inglesa, donde está suprimido el derecho diferencial casi desde 1846, y que después en 26 de Junio de 1849 abolió el Acta de navegacion, en 20 de Abril de 1853 permitió las tripulaciones de marineros extranjeros en buques ingleses, y en 23 de Marzo de 1854 permitió á los buques extranjeros hacer en sus costas el comercio de cabotaje, quedando desde entónces completamente igualadas todas las banderas extranjeras á la nacional inglesa; y hemos observado que cada una de esas franquicias marca en los precedentes estados un gran aumento en la navegacion del Reino Unido, hasta duplicarse en 16 años que median desde que empezaron á derogarse aquellas ilusorias protecciones.

A la marina española, por otra parte, la indemnizarian ámpliamente de esa estéril proteccion las franquicias que inmediatamente se la otorgarian en otras naciones, de las que está casi excluida, y continuará estándolo miéntras subsista el derecho diferencial.

La Sociedad no quiere molestar, acumulando datos que sabe han dirigido á la Comision otras corporaciones respetables, pero no puede ménos de llamar la atencion acerca de los siguientes, por los que se demuestra que el derecho diferencial es sumamente gravoso en los artículos de mucho valor y poco volúmen, y no puede sostenerse en los de mucho volúmen y poco valor sin arruinar á importantísimas industrias que los consumen.

Así, por ejemplo, se ha calculado por el Excmo. Sr. D. Luis María Pastor, que

Una tonelada de abanicos tiene por derecho diferencial un recargo, por término medio, de 12 á 15.000 reales.

Una tonelada de muselina 21.000 reales, y solo le corresponderian 200 al algodon que contiene.

Hay en el Arancel

		Toneladas.
302	artículos, cuya importacion en año comun no llega á........................	1
66	que dan de..	1 á 2
86	de...	2 á 5
54	de...	5 á 10

508 artículos en junto, cuya importacion total no pasa de 908 á 910 toneladas, es decir, la carga de una fragata buena inglesa.

En conclusion, la Sociedad Económica cree que conviene suprimir el derecho diferencial de bandera, no solo para los artículos que se produzcan en Europa, sino para los de todo el comercio universal, y que debe fomentarse nuestra marina por otros medios, tales como:

El permitir la importacion y abanderamiento de buques extranjeros.

El de permitir las carenas y reparacion de nuestros buques en los puertos y astilleros extranjeros.

El de suprimir las matrículas de mar, dejando libres las industrias marítimas;

Y el de reformar en sentido liberal el Arancel y las Ordenanzas de Aduanas disminuyendo y simplificando los impuestos y gabelas que pesan sobre los buques en los puertos.

Madrid 3 de Abril de 1866.=El Director, Agustin Pascual.=Por el Censor, el Vice, Manuel Prieto y Prieto.=El Secretario general, Juan de Tro y Ortolano.

Digitized by Google

RESPUESTA

DE VARIOS REPRESENTANTES DE EMPRESAS DE BUQUES DE VAPOR ESTABLECIDAS EN SEVILLA.

Los que suscriben, representantes de varias empresas de buques de vapor establecidas en esta Ciudad, se dirigen á la Comision para exponer los graves perjuicios que sufrirán si el Gobierno de S. M. llega á abolir el derecho diferencial de bandera, pues no se consideran en bastante buenas condiciones para competir en igualdad de circunstancias con los buques extranjeros de vapor.

Estas empresas sevillanas, confiadas en la legislacion que regia en esta materia y en la proteccion que se venia dando á nuestra bandera, se animaron hace pocos años á establecer varias líneas de vapores, invirtiendo capitales por valor de 18 á 20 millones de reales.

Para llevar á cabo nuestro proyecto hemos tenido que ir á Inglaterra á comprar los buques (que todos son de hierro), cuya adquisicion nunca es tan á módico precio como pueden obtenerlo los navieros de aquel país, que, más conocedores del terreno, aprovechan las circunstancias favorables para ello, pueden á la vez vigilar mejor la construccion de sus buques, y no tienen que sufragar los gastos de viajes, comisiones y otros dispendios con que tenemos que pechar nosotros, con cuyos gravámenes resultan forzosamente más caros nuestros buques.

Después hemos tenido que traer dichos buques, ó en lastre ó con algun carbon, pagar los derechos de abanderamiento sobre el casco, útiles de cámara, etc., aumentando con todos estos gastos el costo de ellos.

Abanderados luégo nuestros buques de vapor y puestos en línea, tenemos áun muchos más gastos ordinarios que los buques de las líneas extranjeras:

1.° Porque el carbon nos cuesta de 9 á 10 rs. quintal, cuando á los buques de vapor extranjeros, especialmente si son ingleses, les cuesta ménos de la mitad, y solo esta economía es de una importancia inmensa.

2.° Que sus tripulaciones les cuestan ménos, particularmente los maquinistas, que además de no poderlos escoger nosotros tan buenos y entendidos como ellos lo consiguen en su país, tenemos que sobrellevar los que nos envian, sufriéndoles á veces su impericia y sus exigencias, y pagándoles luégo 1.500 y 1.200 rs. al mes á los maquinistas primeros y segundos, después de darles de comer espléndidamente y á su capricho.

3.° Que para las grandes reparaciones tenemos que enviar nuestros buques á los astilleros extranjeros, haciendo con este objeto viajes improductivos y sufriendo las consecuencias ya indicadas de no poder vigilar las obras, resultando por lo tanto más costosas y no bien hechas á veces.

4.° Que para la limpia necesaria de los fondos de nuestros buques de hierro, tenemos tambien que enviarlos á los diques ó varaderos extranjeros un par de veces al año si se han de conservar los cascos, cuya operacion nos es muy costosa porque tampoco es fácil vigilarla por nosotros mismos.

Es cierto que alguna vez ha habido ocasion de entrar algunos de nuestros buques para limpiarles los fondos en los diques de nuestros arsenales de guerra, y tambien lo es que la operacion de limpia no solo se ha hecho mucho mejor, sino que ha resultado bastante más barata. Esto prueba las ventajas que cada uno obtiene en su país cuando hay términos hábiles para ello.

Mas como los arsenales militares raras veces pueden franquear sus diques para que entren en ellos nuestros vapores mercantes, y como en nuestros puertos apenas hay uno ó dos varaderos particulares, que segun dicen no inspiran gran confianza á los navieros para enviar á ellos sus buques por temor de sufrir averías, resulta casi siempre que tenemos que dirigirnos á los diques y varaderos de Francia ó Inglaterra, que son los que pueden facilitarnos un contínuo servicio.

Por otra parte, como nuestra marina de vapor es naciente y con las desventajas ya expuestas, no

Digitized by Google

puede encaminarse á puertos extranjeros sino con el objeto de cargar en ellos ciertos artículos con destino á nuestro reino, amparados por el derecho diferencial, resulta que no son buques de gran porte porque nuestro tráfico nacional no tiene áun extension para ello.

Por el contrario, los buques de vapor franceses é ingleses son la mayor parte de gran porte, recorren largas distancias, y además de la ventaja con que obtienen los carbones, sus gastos de oficiales, maquinistas y tripulacion son relativamente mucho menores en varios conceptos, y especialmente porque se derraman sobre un gran número de toneladas de cabida ó carga.

De todo esto se desprende que pueden hacer los fletes á tipos más baratos, como en realidad los hacen; tipos á que nuestros buques de vapor no podrian trasportar sin arruinarse, por no favorecerles las muchas ventajas de que disfrutan los extranjeros, y particularmente los vapores ingleses.

No es posible, pues, que un infante entre repentinamente en lucha con un gigante ó un adulto; es necesario que se crie y fortalezca, si se desea que llegue un dia en que pueda lidiar con ellos.

Cuando tengamos el carbon más barato, porque se construyan líneas férreas á nuestras cuencas carboníferas; cuando nuestros talleres de construccion puedan facilitarnos maquinistas españoles que dirijan nuestros vapores á sueldos moderados, y cuando por último tengamos diques y varaderos y talleres suficientes para hacernos las reparaciones y limpias de nuestros buques en breve tiempo y á precios que no sean exajerados, entónces podremos entrar en competencia con la navegacion de vapor extranjera, aunque siempre con alguna desventaja, miéntras en nuestro país no puedan construirse los buques de hierro y las máquinas á los precios que ellos lo producen.

Mas derogar ahora de un golpe las disposiciones que protejen nuestra bandera, á cuya sombra se han comprometido cuantiosos capitales, creemos que daria por resultado la ruina de nuestras empresas y el arrumbamiento de nuestros buques de vapor, que una vez abandonados y perdidos, podria acaso llegar un tiempo de circunstancias imprevistas que el país ó el Estado pudiera necesitarlos para servicios especiales, viéndose entónces privadas de este elemento marítimo que no puede improvisarse luégo en un dia.

Y esto es tan cierto, que sabemos se están construyendo algunos buques de vapor en Inglaterra, que si no se deroga el derecho diferencial, se abanderarán con nuestro pabellon, y si se deroga, tomarán la bandera inglesa, yendo á aumentar la marina de aquel país, á enriquecerlo, tanto más cuanto decaiga la nuestra y se empobrezca.

Los exponentes ruegan á la Comision se digne fijar su atencion sobre las consideraciones que hemos manifestado, y que se sirva informar favorablemente á nuestra demanda, á fin de que no se adopte violentamente una medida de tan funestas consecuencias, sino que en el caso de que se desee llevar á cabo alguna variacion para el porvenir, se disponga que se vaya verificando lenta y gradualmente á medida que se vayan desenvolviendo en nuestro país los medios auxiliares de que necesitamos, amparando así los intereses creados al abrigo de una legislacion que, aunque fuese errónea, no debe desaparecer en un solo dia.

Sevilla 17 de Febrero de 1866.=Segovia, Cuadra y Compañía.=P. P. Vinuesa y Compañía.= Manuel Espalin.=Casanovas y Compañía.=M. Saenz y Compañía.=José María de Ibarra, p. p. M. Moreno.

Digitized by Google

INFORME

DE PRADERA, HERMANOS, DE BILBAO.

Enteramente ligada la fabricacion de planchas y barras de laton y cobre á la construccion de buques de madera, creemos del caso elevar al conocimiento de la Comision que entiende en el arreglo del derecho diferencial las siguientes declaraciones.

Relacion del cobre ó laton que necesita un buque de 120 toneladas y otro de 400.

Su coste en fabricacion nacional y en fabricacion extranjera con derechos de introduccion.

EN FABRICACION NACIONAL.

Un buque de 120 toneladas llevaria:

		Reales vellon.
850	Libras clavazon de laton de construccion, á 4 reales	3.400
670	Idem cabillería de laton, á 4 reales 50 céntimos	3.015
3.250	Idem en 500 planchas de laton, pesando una con otra 6 $^1/_2$ libras, á 4 reales 50 céntimos	14.625
380	Idem clavos pequeños de laton para dichas, á 4 reales 50 céntimos.	1.710
220	Idem peso de las bisagras para timon y demas accesorios, á 4 reales.	880
5.370	Libras castellanas. Total..	23.630

EN FABRICACION INGLESA.

Un buque de 120 toneladas llevaria:

		Libras.	Schelines.	Peniques.
867	Libras inglesas, clavazon de laton de construccion, por ser la libra inglesa un 2 por 100 menor que la castellana, su precio 8 peniques	28	18	»
683	Idem cabillería de laton á 8 $^1/_2$ idem	24	3	9
3.315	Idem en 500 planchas de laton del mismo número, á 8 $^1/_2$ idem.	117	8	1
388	Idem clavos pequeños de laton para las mismas, á 8 $^1/_2$ idem.	13	6	6
224	Idem peso de las bisagras para timon y demas accesorios, á 8 idem	7	9	4
5.477	Libras inglesas. Total	191	5	8
	Gastos de envases, comision, seguro, etc	4	»	»
	Flete de Liverpool á Bilbao	5	»	»
	Total coste sin derechos...	200	5	8

Digitized by Google

			Reales vellon.
	Las libras esterlinas 200—5—8 al cambio de 98,50 son..............		19.802 06

DERÉCHOS DE INTRODUCCION.

391	Kilógramos clavos de laton, á 300 reales los 100 kilógramos.	1.173	6.645 87
308	Idem cabillería de laton, á 175[20] idem.................	539 62	
1.495	Idem planchas de laton, á 275 idem.....................	4.111 25	
174	Idem clavos pequeños de laton, á 300 idem.............	522	
100	Idem bisagras de laton, á 300 idem.....................	300	
2.468	Kilógramos.		
	Total coste con derechos....................		26.447 93

Es decir, que un buque de 120 toneladas, pagando los derechos correspondientes á todo el laton empleado en su construccion, cuesta unos 2.800 reales vellon más que si lo llevase de fabricacion española, diferencia que consideramos muy necesaria para proteger la industria nacional. Por otra parte, ¿qué ventaja digna de consideracion obtendria la construccion de buques con suprimir totalmente los derechos protectores? Que en lo que respecta al cobre ó laton, y destruyendo por completo la fabricacion del país, obtendria una economía de 3.800 reales vellon en un buque de 120 toneladas, como se desprende de los costes respectivos que quedan consignados.

Un buque de 400 toneladas necesita sobre 16.000 libras de laton, y solamente obtendria una ventaja de 11.000 reales vellon; ventaja mezquina por demas, atendida la importancia del buque.

Para comprobar lo que ha adelantado la fabricacion nacional en el ramo de laton, basta decir que en 1858, época en que principiamos á emplear nuestros productos, vendíamos la libra á 6 reales vellon, y en el dia, y habiendo mejorado la calidad de un modo notable, hemos podido bajar el precio hasta 4 $^1/_2$ reales vellon; debiendo advertir que las materias que empleamos en nuestra fabricacion son todas españolas, como cobres de Sevilla y zinc de la Real compañía asturiana de Avilés, y carbon de piedra de Gijon; además, en los trabajos de nuestra fabricacion se ocupan exclusivamente obreros españoles.

En época normal, y teniendo las primeras materias al mismo coste que los ingleses, no tendríamos inconveniente en competir con ellos; pero debemos llamar la atencion sobre el hecho de que trayendo ellos cobres de Chile en cantidades de consideracion pueden lograrlos mucho más baratos á pesar de la distancia, por la razon que llevando sus buques á aquel país sus manufacturas y carbones los traen de retorno por via de lastre, y de consiguiente sin pagar casi flete; habiendo en nuestra contra además el mayor coste en el carbon de piedra, coke, crisoles, ácidos, y el menor consumo comparativamente de nuestros productos.

Bilbao 14 de Febrero de 1866.=Pradera, hermanos, en liquidacion.

Digitized by Google

INFORME

DE D. F. DE AGUIRRE.

Aun cuando el interrogatorio publicado en la Gaceta de 10 de este mes se refiere solo á la cuestion de suprimir el *derecho diferencial de bandera* en el comercio Europeo, es tal la conexion y enlace del curso de las operaciones de la navegacion entre todos los dominios de España con los países extranjeros, que no parece posible aislar y limitar absolutamente una reforma de la *ley de navegacion* al movimiento de nuestra marina en Europa.

La ley de navegacion vigente es extensiva á las posesiones ultramarinas. En ellas, como en la Metrópoli, existe un derecho diferencial de bandera; la prohibicion de comprar naves de construccion extranjera menores de 400 toneladas métricas; es permitida la adquisicion y abanderamiento de las de un tonelaje mayor mediante un derecho real, y por fin se concede una prima á las construcciones propias mayores del tonelaje, límite de las 400 toneladas.

Sin duda se generalizó esta ley sin limitarla á la navegacion peninsular en Europa, por efecto de su movimiento entre ésta con las colonias y viceversa. Los navieros peninsulares cohibidos de adquirir en sus puertos buques sin el recargo ó la prohibicion indicadas en la ley de navegacion habrian acudido á hacerlo en las colonias burlando el espíritu y objeto de tal ley. Y como el derecho diferencial de bandera lleva en sí como objeto principal el acordar una proteccion á la construccion como á la navegacion, no puede privarse de él á la que frecuenta el comercio peninsular, dejándoselo á la que sale fuera de este límite, sin alterar la unidad de formas de accion y reglamentacion que debe existir para todas las naves que llevan el mismo pabellon.

Si se alterase la ley de navegacion existente, de que es parte esencial el derecho diferencial, solo para la navegacion entre España y el extranjero ocurririan estas anomalías. Que un mismo buque navegaria con una legislacion y franquicias diferentes segun lo hiciera á la Península ó á sus colonias. Que como la supresion del derecho diferencial debe llevar consigo la libertad de compra de las naves donde puedan adquirirse con más baratura, solo medio de sostener la concurrencia y competencia, las provincias ultramarinas encargarian la compra de sus naves á la Península, burlando los efectos y objeto de la ley de navegacion en ellas existente.

Si la navegacion peninsular, como la colonial, han de frecuentar los mismos mercados, hacer los mismos viajes, tienen que ser iguales su organizacion y los reglamentos de sus movimientos. Otra cosa daria lugar á reclamaciones que no podrian desatenderse, y vale más anticiparse á ellas y tratar en su orígen la cuestion en general.

Si se acepta este principio, parece lógico hacer extensivo el interrogatorio á las provincias ultramarinas que representan grandes intereses de navegacion, y el que suscribe lo solicita en favor de las Filipinas.

No solo será un acto de justicia, sino de interés para el estudio de una cuestion tan capital. Las Filipinas cuentan en su matrícula con un número de buques considerable: construidos en el país todos los costeros que miden de 80 á 200 toneladas, y la mayor parte de los de travesía de un tonelaje de 200 á 600. Se desprende de aquí que hay varios de travesía de construccion extranjera, y los informes que de allí procedan explicarán con datos positivos el costo de la construccion propia comparada con la extranjera, dato esencialísimo para la resolucion del problema puesto á discusion.

Algunas indicaciones generales que se hallarán más adelante probarán quizá lo que interesa prorogar el plazo acordado para esta informacion para oir á las provincias Filipinas, y cuando de ella y de la resolucion que se adopte penden la suerte y porvenir de la marina española, séale permitido al que

Digitized by Google

suscribe solicitar que se haga extensivo el interrogatorio á los constructores, navieros y comerciantes de aquel importante Archipiélago para que aboguen en favor de los intereses de una gran fraccion de la marina española.

El objeto del que suscribe es contestar al capítulo 4.° en que se interroga á los *Armadores* y *Navieros*, y al 5.° en que se pregunta á los *Comerciantes*, hablando en ambos casos con el carácter de naviero y comerciante que ha sido, establecido en las Islas Filipinas, sin la pretension de discurrir con la exactitud y caudal de comprobaciones que la discusion exige, porque hace cinco años que se ha ausentado de aquel país, y falto del material que solo puede tenerse en la localidad, se limitará á emitir ideas y opiniones generales y aproximadas, que sirvan para llamar la atencion de la Junta, y probar y apoyar de alguna manera lo que importa extender el interrogatorio á los interesados en el movimiento marítimo de aquellos dilatados dominios.

Como armador ó naviero.

A LA PREGUNTA 1.ª La marina española de travesía que frecuenta las Filipinas, sea de su propia matrícula, sea de la peninsular, se ocupa casi exclusivamente en los viajes á flete; sus principales líneas de navegacion pueden comprenderse en las siguientes categorías.

Entre Manila y *España*. El comercio de cambio es apenas apreciable: esta circunstancia y la de que en ambos parajes existe un derecho diferencial de bandera, excluye á las extranjeras. Una sola expedicion anual de 2.000 toneladas bastaria á portear lo que Filipinas cambia hoy con su metrópoli en artículos de comercio, comprendidos los productos de China y de los Estrechos, así como para llevar los frutos que allí se consumen de España. La mayor navegacion existente se sostiene con los fletes de tabaco á razon de 36 á 38 reales vellon, término medio por quintal que mide 5 $^{1}/_{4}$ piés cúbicos de Búrgos, más el pasaje oficial, todo suministrado por el Estado. Y debe sostenerse no solo el derecho diferencial de bandera, sino cualquier otra proteccion para estimular la comunicacion con aquella colonia por nuestra bandera, como un medio poderoso para conservar su posesion con cierto prestigio y mancomunidad de intereses: la cuestion de sostener nuestras comunicaciones con Filipinas con nuestra bandera lleva consigo una cuestion política.

Entre los puertos habilitados de Filipinas y *China*. Cuando hay extraccion de arroz, y con ménos frecuencia de azúcar, que puede llamarse época anormal, las banderas extranjeras toman parte en el trasporte con una economía de 20 á 30 por 100 respecto de la nacional, sobre un flete medio de 7 pesos por tonelada. En las épocas normales, en que los viajes se hacen solo por la especulacion de los comerciantes chinos, los fletamentos son en general alzados por viaje redondo, y sin una regularidad por tonelaje: en estos casos concurre muy raramente la navegacion extranjera, porque las ventajas de tales fletamentos consisten en la economía del derecho diferencial sobre el retorno.

Entre Filipinas y *la Australia*. Existe un comercio considerable solo de exportacion, y aunque la bandera española es admitida en aquella colonia con las ventajas de la propia, no puede sostenerse con solo el flete de ida de 3 libras esterlinas por tonelada, término medio, y no concurre á aquel gran mercado.

Entre Filipinas y *los puertos de la Union Americana*. El comercio es casi solo de exportacion y en considerable escala; teniendo la bandera española un recargo de 10 por 100 sobre las favorecidas y tratadas como la nacional, no concurre con ellas.

Entre Filipinas y *los puertos del Reino Unido de la Gran Bretaña* y *Ciudades Anseáticas*. Principalmente con los primeros existe un tráfico considerable de exportacion é importacion. Admitida en ellos la bandera española á la par y con iguales condiciones que las demas, concurre con ellas á flete igual en término medio de 3 libras esterlinas para Inglaterra y 3,10 libras esterlinas para el continente. El motivo de esta concurrencia consiste en la ventaja de que es sola á portear desde dichos puertos las manufacturas y artefactos de importacion en nuestra colonia para aprovecharse del derecho diferencial. Este flete de ida de Europa á Filipinas, varía desde 35 á 50 schelines la tonelada inglesa por la carga de peso y lastre ó abarrote, y 60 á 90 schelines la de carga fina. Estas grandes diferencias en los tipos respectivos consisten en la

Digitized by Google

cantidad de carga relativa con el número de buques á recibirla. Y estos fletes, que tomados en abstracto parecen crecidos, se reducen mucho por los gastos de estadía para cargar, las comisiones, y por las grandes exigencias de las oficinas de los seguros respecto del estado de los buques, cosa que requiere frecuentes y costosas reparaciones.

Deben agregarse como corolario de este artículo, dos extremos que explican con evidencia la situacion de nuestra marina respecto de las demas.

Así como la navegacion española no frecuenta los mercados de la Australia, porque por falta de retorno no le es bastante el flete de ida para compensar los gastos del viaje redondo, tampoco se ha conocido un solo caso en que los buques peninsulares hayan ido á Filipinas en lastre con la sola especulacion de buscar el fletamento de vuelta á los citados puertos extranjeros.

Más aún: los carbones que consume la marina militar del apostadero de Filipinas, se llevan de Inglaterra siempre en buques extranjeros, principalmente ingleses ú holandeses, sin que haya habido un solo caso en que se ocupe de tal trasporte la navegacion española, porque el flete de 40 schelines, término medio por tonelada inglesa que se paga por tal combustible, unido al retorno de 3 y 3,10 libras esterlinas, término medio, segun el destino, no es bastante á sostenerse con ventaja.

A LA PREGUNTA 2.ª La relacion del número de tripulantes de un buque español de la matrícula de Filipinas con otro extranjero depende de circunstancias múltiples. Contribuyen: la relacion entre la fuerza física y energía de las razas; la de la inteligencia; el género y la perfeccion de la construccion de los cascos, porque de esto depende en gran parte la dimension del aparejo; la sencillez y calidad del material del aparejo, y los medios mecánicos que para moverlo ayudan á la fuerza del hombre. Reunidas estas circunstancias, puede establecerse el siguiente órden descendente de número relativo de los tripulantes segun su orígen ó nacionalidad. El indio filipino, el español, el francés, el inglés y holandés; en fin, el norte-americano. Y tomados los dos extremos para establecer la unidad relativa á un porte, tipo de 100 toneladas, pueden graduarse 4 indios por 1,8 anglo-americanos.

Independiente de la marinería es la oficialidad, pues los buques españoles llevan en general un tercer piloto y un guardian más que los extranjeros, por reglamentacion y por sus condiciones especiales.

A LA 3.ª En general se encuentra en los puertos de Filipinas la marinería necesaria. Como provea aquel país de marineros, y principalmente de timoneles á alguna parte de la navegacion que frecuenta los mares de la India y China, ocurre ocasionalmente que sea difícil procurarse buenos tripulantes. La cuestion no es, pues, del número, tanto como de su calidad; aunque esto influye poderosamente en los gastos de los viajes, pues cuando falta gente buena, se hace pagar la novicia como tal, sin prestar un servicio igual.

A LA 4.ª La solucion es en extremo complicada, porque en el gasto relativo por tonelada entre un buque español y otro extranjero no entran solo como datos comparativos los sueldos y el rancho, sino muy particularmente el costo relativo del buque; el de su entretenimiento; la proporcion de su carga con respecto al tonelaje de medida; por fin el del interés del dinero. Todas estas circunstancias contribuyen al encarecimiento ó baratura relativa de la navegacion, y su comparacion es importantísima para la solucion del problema que se discute.

Las Islas Filipinas cuentan como solos elementos propios para la construccion naval y entretenimiento de los buques: las maderas; el abacá para las járcias de labor. Las maderas van encareciendo porque no se replanta el arbolado y se alejan cada vez más los cortes de los puntos de construccion.

Construccion. Las maderas cuestan baratas en primera compra, pero caras ya labradas, porque faltan medios mecánicos para su arrastre y movimiento, y sobre todo para el laboreo y buen aprovechamiento de los trozos. La maestranza no tiene la instruccion, el arte ni los útiles convenientes, y como además tenga ménos fuerza física que la europea, impone un trabajo imperfecto y relativamente inferior al valor del sueldo que gana.

Digitized by Google

Material para construccion extraño al maderámen. Las bases en que se funda el Arancel de Filipinas son estas: Constituir con la Aduana una renta que ayude al presupuesto de ingresos: fijar un derecho tipo como base del sistema para las importaciones extranjeras en su bandera, que es de 14 por 100. Reducir este derecho tipo al 7 por 100 para las mismas importaciones hechas en bandera nacional como derecho diferencial y protector; por fin, reducir el derecho tipo al 3 por 100 para los artefactos nacionales similares importados en su bandera. A pesar de este sistema protector no se importa de España nada, ni ninguno del material que se requiere para la construccion naval; todo se lleva del extranjero. En este momento se recomienda como ensayo la importacion en Manila de algun cobre en planchas de manufactura española para ver si en fuerza de tantas protecciones puede competir con el extranjero.

Por estas causas, y segun este sistema, es interesante la enumeracion del mayor costo que tienen en Filipinas los efectos que se aplican á la construccion naval ó al entretenimiento de los buques. Esta solucion se tendria desde luégo con la sola comparacion de un precio corriente de Manila con otro de Liverpool; pero en falta de tales documentos, sirvan las siguientes indicaciones sobre tres artículos, principio, medio y término, en la categoría estimable de los efectos navales.

El hierro en cadenas, clavos, cabillería, etc., paga de flete 35 á 40 schelines por tonelada de 20 quintales ingleses; un seguro de 2 ½ por 100; un derecho de importacion en Manila de 7 por 100 sobre el precio corriente de plaza, más 3 ½ por 100 de comision de venta y garantía. El beneficio del importador es segun las condiciones del mercado.

El cobre en planchas y *sus clavos*, *la clavazon* y *pernería de cobre, etc.*, paga un flete de 60 á 70 schelines en tonelada de 20 quintales ingleses, más todas las cifras indicadas para el artículo precedente.

Las lonas, hilo para coser, etc., pagan un flete de 80 á 90 schelines por tonelada de 50 piés ingleses en que entrarán 40 piezas; un seguro de 3 á 3 ½ por 100, más los gastos que arriba se indican.

Bastan estas indicaciones para probar el mayor costo que tienen en Filipinas los efectos navales respecto del extranjero; lo mismo ocurre con los ranchos en sus artículos más esenciales. Las Filipinas no producen, con mucho, los trigos bastantes para su consumo; se cubren las necesidades con *harinas americanas* que devengan fletes, derechos, etc. En igual caso se halla la *carne* y *tocino salado*; su procedencia es inglesa, y principalmente americana; y áun cuando se extraigan del depósito, van recargadas con fletes, algun derecho, y otros gastos crecidos por la naturaleza del artículo.

El tonelaje de la carga respecto de la medida, etc., es en extremo esencial. Un buque de Filipinas carga ménos que otro americano de igual tonelaje de registro; contribuyen á esto: como *causas naturales* el mayor peso específico de las maderas que entran en la construccion de su casco y en el de su arboladura: como *causas industriales*, el menor conocimiento de la resistencia de las maderas, por lo que se emplean espesores exagerados. La diferencia en las formas de las naves, que contribuyen esencialmente en la carga, y poderosamente en el calado, en la cantidad de aparejo y en la marcha. Por fin, la excelencia de la construccion y la cura y preparacion de las maderas contribuyen en la conservacion, en las ménos frecuentes carenas y recorrido, causas esenciales de economía.

Número y *costo de la tripulacion* La imperfeccion de las construcciones de Filipinas, la falta de aplicacion de medios mecánicos auxiliares, y la menor fuerza física de aquellos tripulantes, contribuyen á que la relacion entre éstos y los extranjeros sea como queda dicho de 4 á 1,8. Tambien hay una desproporcion en los sueldos. El término medio de una tripulacion india puede regularse en 9 pesos; el de los americanos en 15 pesos. Esto constituye una diferencia en sumas de 36 pesos contra 27. El número de oficiales es mayor en los buques de Manila que en los extranjeros; además están más dotados, y la proporcion puede establecerse de 220 pesos los españoles á 150 los extranjeros.

Por fin, el *interés del dinero* es siempre más caro en Filipinas que en los países extranjeros en la proporcion de 8 á 4 ½ por 100.

A LA PREGUNTA 5.ª Tomándose á Manila como punto de estudio de las Islas Filipinas, ha ofrecido grandes dificultades para el establecimiento de diques de carena. Estas han sido: la naturaleza del suelo en que

Digitized by Google

debian cimentarse; los movimientos de los temblores que puedan contribuir tan poderosamente á conmoverlos y producir grandes filtraciones; la poca altura de las mareas que no pasan de 5 $1/2$ piés de Búrgos en las vivas; el costo de instalacion y entretenimiento de las máquinas de vapor para los desagües; tambien en mucha parte la falta de espíritu de empresa, como la de capitales aislados que se lanzaran á esta costosa especulacion.

Muchas veces se ha discurrido sobre la construccion de un dique, ya fijo, ya flotante, ya de varadero; pero cuando en esto se pensaba se verificaron tratados entre varios Gobiernos con el chino que permitian establecimientos fijos, y una de las primeras empresas fué establecer diques de carena aprovechando las facilidades que ofrece el terreno y las mareas vivas que ocurren en aquellas costas, y se acercan á 15 piés en el rio de Canton y pasan de 18 más al Norte. Esto empeoró la posibilidad especulativa de Manila, donde sigue carenándose, tumbando sobre grada á flote; medio costoso, y más que tal perjudicial para construcciones modernas de grande eslora y puntal y que acumulan tantas dependencias sobre la cubierta.

La marina militar, que hace sus grandes carenas de vapores en el rio Canton, proyectó, y quizás lleve á cabo, la construccion de un varadero que podria prestar grandes servicios á la marina mercante.

A LA PREGUNTA 6.ª Si se diera libertad á la especulacion y no se obligara á la marina de Filipinas á llevar para varios viajes más oficialidad que la extranjera; á no llevar médico y capellan en ciertas navegaciones; si se facilitaran los trámites de enrolamiento de sus tripulaciones reservando esta formalidad para los solos casos de cambio total, ó de la mayor parte de la tripulacion; si se redujeran los derechos, como las formalidades consulares y de registro de carga á los usos admitidos por las naciones más comerciantes, como la Inglaterra y los Estados-Unidos, que son las que oponen mayor concurrencia, se aliviaria bastante nuestra navegacion en gastos, en pérdida de tiempo, en formalidades que otros desconocen, y que no se les exigen por nuestras reglas fiscales cuando se despachan para nuestros puertos.

Pero estas innovaciones, por importantes que sean, no traerian la nivelacion que el Gobierno va buscando con su interrogatorio: el mal de la marina de Filipinas está en que costándole los pertrechos, la construccion, la tripulacion, sus ranchos, su dinero más caros que en el extranjero, no puede competir con él de igual á igual.

A LA 7.ª La prohibicion de adquirir buques menores de 400 toneladas métricas ha sido el solo fundamento y estímulo de la construccion naval de Filipinas. El país, que por la naturaleza de sus productos y estado de su industria necesita importar del extranjero con recargos considerables los efectos navales que entran por tanta parte en la construccion de los buques, no puede hacerlos sin aquellas condiciones de exclusiva. Se da como prueba numérica el que la construccion de esta clase y porte de buques, áun con los defectos, la falta de acabado, elegancia y los aparatos mecánicos que se conocen en el extranjero, cuestan de 75 á 90 pesos por tonelada de construccion, segun suben de 80 á 350 toneladas.

El tipo arancelario impuesto á la importacion de los buques mayores de 400 toneladas no ha impedido su adquisicion. Los buques de 600 y más toneladas construidos en aquel pais han sido muy pocos, han salido defectuosos y han requerido grandes reformas y reparaciones en el extranjero. Los astilleros, las prácticas y elementos de construccion no están preparados para estas grandes construcciones, cuyos costos han ido subiendo de 90 á 110 pesos por tonelada, segun ha ido creciendo su porte. Cuando puede calcularse que la construccion extranjera más esmerada cuesta de 65 á 70 pesos por tonelada, áun despues de aumentado el derecho real se ha alcanzado una economía tan visible, que el mayor número de los buques de gran porte que cuenta la matrícula de Filipinas son de construccion extranjera.

Si el extranjero cuenta con efectos navales más baratos que las Filipinas; si por efecto de los fenómenos naturales tiene más facilidad para formar diques de carena, es consecuencia precisa que nos

Digitized by Google

aventaje aún en esta parte. Independiente de las necesidades producidas por las varadas ó los temporales, el solo cambio del forro de laton ó cobre hace que cada 30 meses haya de entrar un buque en dique para mudarlo y recorrer. Las facilidades de tener dique y material barato para recorrer, contribuyen sensiblemente á la economía del entretenimiento de una nave, y la prohibicion á que están sometidas las nuestras de verificarlo en el extranjero, empeora su condicion. Y esto se sufre con ménos resignacion cuando los buques del Estado carenan donde en casos normales está prohibido á los mercantes.

La prima concedida á las construcciones mayores de 400 toneladas ha impulsado poco á hacerlas en Filipinas. El importe de tal prima equivale apenas á la suma de los derechos que paga en las aduanas el material extranjero que entra en cada construccion, y quedan aún todos los otros gastos de la importacion y los defectos de la construccion ya señalados. Es prueba incontestable de ello que, solo por un cálculo equivocado y de fatales consecuencias para los empresarios, se han construido allí algunos buques mayores con el estímulo de la prima.

Á LA PREGUNTA 8.ª La supresion del derecho diferencial traeria la eliminacion de nuestra marina de Filipinas. Ningun medio puede emplear la Administracion que lo evite, porque compense con él el efecto nivelador que produce aquel derecho. Esto parece tan absoluto, que, á pesar de las explicaciones dadas en contestacion á las preguntas anteriores, deben reasumirse algunas consideraciones que necesariamente han de abrazar el estudio de la situacion de nuestra marina en general.

Para que nuestra navegacion compitiera en condiciones iguales con la extranjera, se requeriria: que estuviésemos igualmente adelantados en los conocimientos de la ingeniatura hidráulica; que nuestra maestranza fuese igualmente buena, ó que su sueldo fuese proporcional á su cantidad de trabajo é inteligencia; que produciendo el material de construccion, entretenimiento y rancho, costara precios iguales á los del extranjero; que el espíritu de empresa y la abundancia de los capitales permitieran establecer arsenales de construccion y diques de carena con las condiciones que los tienen los extranjeros; que fuese igualmente moderado el interés de los capitales; por fin, que la fuerza, inteligencia, conocimientos mecánicos como auxiliares de la fuerza, así como las aficiones náuticas de nuestra gente de mar, fuesen igual á las de los extranjeros; y además que el salario estuviese en justa proporcion con el trabajo imponible.

Pero no pueden pedirse estas perfecciones á la marina cuando carecen de ellas todas las demas industrias. Al Gobierno mismo, que como todos, reune los elementos más importantes del trabajo y la inteligencia, lo vemos apelar á los recursos, material y manufactura del extranjero para surtir sus arsenales, reformar y entretener su marina, á pesar de lo que podria influir en el desarrollo nacional ocupando preferentemente las industrias y trabajo propio.

Así como no se da libertad absoluta al comercio, porque independiente de lo que impone el derecho arancelario como constitucion de impuesto y renta, lleva una parte aplicable á la proteccion del trabajo é industria propia, que ha de luchar con iguales elementos del extranjero, asimismo la marina que es una industria como todas, necesita una proteccion arancelaria que consiste en el derecho diferencial.

Si para acercar las condiciones de igualdad de nuestra marina con las extranjeras se permitiera la libre importacion del material que le es preciso, reclamarian como perjudicadas: la agricultura y la minería por lo que producen en primeras materias aplicables á la marina; las industrias por lo que se emplean en la preparacion y manufactura de aquellas materias como en la construccion naval. Para proteger estos ramos importantes de la riqueza pública, se impone un derecho arancelario á los productos similares extranjeros, que por desgracia son mejores y más baratos que los nuestros. Este derecho protector grava á nuestra marina, encareciéndola respecto de las demas, y se la da en equivalencia el derecho diferencial de bandera.

Si no fuera preciso este derecho diferencial constituiria un exceso de proteccion y motivaria especulaciones muy lucrativas que desarrollarian considerablemente nuestra navegacion. En tal caso se veria el doble movimiento de la navegacion nacional que surcara en las líneas en que no existiera

Digitized by Google

el derecho diferencial compitiendo de igual á igual con la extranjera, y de la misma navegacion que se ocupara del trasporte protegido por el derecho diferencial, abaratándolo tanto como sería consiguiente á una proteccion innecesaria. Este doble movimiento enseñaria prácticamente por la competencia que se hiciera la misma navegacion entre sí, si era necesario ó no el derecho protector.

Pero no ocurre tal doble movimiento. Nuestra navegacion no sostiene ninguna competencia de igual á igual con la extranjera; solo concurre con ella donde, en una parte al ménos de sus combinaciones, se encuentra apoyada por el derecho protector. Y esto no puede suceder por falta de genio, por completa incapacidad de nuestros navieros para los negocios, porque no faltan entre ellos hombres inteligentes cuyas operaciones y especulaciones se imitarian por los ménos capaces. Ni puede ser por exceso de codicia de ganar, porque tampoco faltan especuladores que conocen el principio de ganar poco sobre repetidas y permanentes operaciones. De estas consideraciones se desprende el estudio de lo que hace y en lo que se ocupa nuestra marina mercante en los países que se comprenden más naturalmente en estos apuntes.

El África posee en sus costas del Mediterráneo y el Océano Atlántico puertos y establecimientos de un comercio considerable en cereales, semillas oleaginosas, algodones, gomas, etc., y ninguno de ellos frecuenta nuestra navegacion. Las dilatadas costas de las Indias Orientales, tan ricas en productos y de tan vasto comercio, no ven nuestra bandera. El inmenso comercio de la China y el Japon, tan codiciado por las naciones europeas y del Norte de América, solo ven la poquísima navegacion de Filipinas de que se ha hecho mérito, y ahora alguna expedicion peninsular para la extraccion de emigrantes para las Antillas. La Australia, tan poderosa en comercio hasta con nuestras Filipinas: las posesiones europeas en la Malesia: la Polinesia, rica en pesquerías y aceites, etc.: por fin, las grandes pesquerías para aceite y esperma en los mares del Sur y el Pacífico no cuentan la presencia de un solo buque español. Nuestra bandera frecuenta las Filipinas y una parte de China en la forma que se ha explicado en su lugar especial, y esto solo para las operaciones en que lleva por delante el aprovechamiento de un flete basado en la proteccion del derecho diferencial.

Otros más entendidos se ocuparán de nuestro comercio con Europa y América, algo más frecuentado que con aquellas grandes partes del mundo, pero casi nulo para una nacion que cuenta con tantas costas propias, tan importantes colonias y una poblacion considerable.

Esta falta de comercio se define fácilmente. La España tiene apenas industrias que produzcan artefactos y requieran las primeras materias que producen aquellos países. Sus productos naturales ni son abundantes, ni en gran parte tan buenos y baratos como en otros países. Estas condiciones no le permiten ofrecer productos y efectos de extraccion para un comercio de cambios. Sus pocos productos, la imperfeccion de ellos, su carestía relativa que contraría las extracciones, hacen de la España un país pobre. Esta pobreza por una parte, la falta de necesidades consecuencia, de ella y de la escasa instruccion, son elementos que agregados á los anteriores motivan que no tengamos importaciones para los consumos ni para el trabajo, y faltos de ellos, carece nuestra marina del movimiento consiguiente para la constitucion de un gran comercio propio.

Sin este comercio y cambios propios que darian vida á la marina, á los productos é industrias de que depende y que podríamos organizar como cosa propia segun nuestras conveniencias, tenemos que buscar ocupacion para ella en el movimiento comercial de los otros países con nuestra metrópoli y nuestras posesiones ultramarinas. Para hacer este comercio de trasporte tenemos que luchar con las marinas de estos países en cuyos cambios nos ingerimos, y siendo la nuestra más cara, estando más atrasada, no podemos sostener la competencia sin el derecho diferencial que sirve de regulador.

El problema es pues matemático, práctico, ajeno á la discusion teórica. Careciendo de comercio peninsular propio con la mayor parte de los países y mares del globo, no produciendo tanto, ni tan bien, ni tan barato como otros pueblos que, por su mayor riqueza, inteligencia é instintos de trabajo son superiores á nosotros, no podemos competir ni concurrir con ellos sin una proteccion. Puede decirse que ésta encarece los productos y artefactos con que viven los consumidores y requieren las artes y la agricultura, por lo cual debe suprimirse; pero este principio no debe ni puede aplicarse

Digitized by Google

solo al derecho diferencial para la navegacion, que es un eslabon de la cadena que liga todas las transacciones mercantiles: habria que aplicarlo en justa equivalencia á la supresion de toda aquella parte de los derechos arancelarios que constituyen la proteccion á los productos y trabajo nacional.

Medida sería esta en que nadie habrá pensado por demasiado radical: los más avanzados podrán proponer una rebaja en el derecho protector, pero no una eliminacion absoluta de él, porque no habrá ningun español que quiera ver á su país condenado á no fabricar ni manufacturar nada dependiendo para todo del extranjero. Y como la navegacion es un trabajo ó industria como cualquier otra, y más interesante que muchas de ellas por la influencia que tiene en el entretenimiento de la marina militar, en la representacion é importancia nacional, en el sostenimiento de las relaciones con las colonias; cuanto puede discutirse será si el derecho diferencial existente en cada uno de los tres grandes grupos de la Península y sus islas adyacentes, las Antillas y las Filipinas, es reducible y en qué proporcion.

El comercio normal entre Filipinas y China puede considerarse casi de cabotaje. Las grandes importaciones de manufacturas y artefactos se hacen de Europa, y puede calcularse en 7.500 á 8.000 toneladas de carga las que se envian á flete en bandera española para aprovechar el derecho diferencial. Tomando la cifra mayor, y calculando que el flete medio sea de 75 schelines, la suma de producto bruto puede suponerse de 30.000 libras esterlinas, de las que hay que deducir todos los gastos que por estadías, reparaciones forzadas, comisiones, etc., quedan como gastos en los puertos de carga y que pueden hacerse subir lo ménos al 15 por 100 ó 4.500 libras esterlinas. Hay que deducir tambien el flete que cargaria la marina extranjera si por supresion del derecho diferencial se ocupara de este trasporte; económicamente calculado puede suponerse de 40 schelines ó sean 16.000 libras esterlinas. Toda la diferencia, pues, áun tomada aquella cifra bruta, son 14.000 libras esterlinas; y si se deducen los gastos que quedan en los puertos extranjeros es solo de 9.500 libras esterlinas; suma importante para nuestra pobre marina, pero insignificante con el valor importable, y que por esto no merece el trabajo de la discusion.

Como resultado de las explicaciones que preceden, solicitaria de los hombres esclarecidos que han de resolver este problema capital, que no tocasen el derecho diferencial existente en Filipinas, ni el de España correspondiente á los cambios con aquella colonia. El ingenio de las mismas personas podria ocuparse con más cálculo y ventajas en discurrir y reglamentar los medios de estimular nuestro trabajo nacional, de ilustrarlo y de abaratarlo; de fomentar el cultivo y explotacion de los productos naturales que requieren nuestros cambios y navegacion, y la fabricacion y manufactura de los mismos productos. Esto traeria la regeneracion de nuestra poblacion en su instruccion, en sus estímulos de trabajo; aumentaria su riqueza, su bienestar; con estas cosas vendrian las necesidades, el aumento de comercio en cambios, y creando á nuestra marina una ocupacion propia, entraria en la lucha con la extranjera con recursos y facultades naturales sin necesidad de la vida artificial comunicada por el derecho diferencial que hoy se discute.

Como comerciante.

A pesar de que las preguntas que contiene esta parte del interrogatorio se dirigen expresa y exclusivamente al comercio peninsular, se permite el que suscribe contestar á ellas en lo que puede tener relacion con Filipinas para que sirva de complemento á lo dicho como naviero; y no habiendo navegacion de vapor que frecuente las Filipinas, cuanto se diga se refiere á la de vela.

A LA PREGUNTA 1.ª Las mercaderías, artefactos y productos que no sean el carbon de piedra y pocas veces la maquinaria que está exénta de derechos, se llevan en bandera nacional. Este trasporte es tan exclusivo para aprovechar el derecho diferencial que no cabe comparar los fletes relativos en las banderas propia y extraña. La bandera extranjera lleva los carbones y maquinaria á razon de 40 á 45 schelines la tonelada. La nacional lleva los artefactos, etc., á los límites de 35 á 50 schelines por la carga pesada como lastre ó de abarrote, y de 60 á 90 schelines la carga fina surtida. Estas diferencias de tipos dependen de la proporcion entre los buques á fletarse y los efectos ofrecidos.

Digitized by Google

En el comercio entre China y Filipinas es igualmente exclusiva de nuestra bandera la importacion de las mercaderías, y pueden graduarse los fletes entre 6 pesos la tonelada por carga ordinaria y 8 la fina. Lo mismo ocurre de Singapore á Manila, en cuya línea, de poca ocupacion, son los fletes relativos 7 y 10 pesos.

A LA PREGUNTA 2.ª La bandera nacional tiene en los puertos extranjeros y respecto de la extranjera el recargo y gabela de los derechos consulares y formalidades del registro de los embarques. Esto, sobre ser un recargo material en tiempo y por de contado en gastos, motiva á las veces errores en el asiento y copia de los números y marcas de los bultos, que ocasionan dificultades y perjuicios en las formalidades de la Aduana de recibo.

A LA 3.ª La marina española, sea de la matrícula peninsular ó de la de Filipinas, presenta los buques necesarios al trasporte de las mercaderías y productos extranjeros que se envian á aquel archipiélago aprovechando las ventajas del derecho diferencial. Y los buques que en ello se emplean tienen las cualidades que requiere este tráfico especial de trasporte de mercaderías, que no necesitan gran tonelaje, por más que esto contraríe algun tanto á las condiciones del retorno en que se recomiendan naves mayores. De aquí procede precisamente que la navegacion extranjera tenga por término medio un tonelaje mayor.

Para explicar mejor lo que precede: un buque de gran tonelaje que se sitúa en Liverpool para cargar á flete para Manila, hace bajar éste desde que se ve una necesidad tan grande de mercaderías para llenarlo. Requiere un plazo considerable para cargarse, y como los gastos de estadía son tan crecidos, se prefieren los buques medianos á los grandes para las facilidades de ambas partes, de cargadores y navieros. Y como el estímulo de éstos últimos está en gran parte en el flete de ida, prefieren llenar bien las condiciones requeridas en el puerto inglés, aunque sacrifiquen algo el aprovechamiento del retorno.

A LA 4.ª Para contestar á ella con claridad se tomará por base el comercio europeo con Filipinas, porque lo que sucede con él puede aplicarse con ligeras excepciones al que se hace con China; y al tratar de aquel comercio se tomarán en consideracion:

1.º *La importacion de las mercaderías y artefactos extranjeros en Filipinas.*—Prescindiendo de casos especiales en que para la proteccion de determinados productos peninsulares ó filipinos se alteran los tipos arancelarios establecidos como base del sistema, la diferencia entre ellos en general es de 14 por 100 en bandera extranjera y 7 por 100 en la nacional.

Exceptuando pocos casos como son las importaciones de carbones de piedra que se dejan á ley de depósito, ménos veces las máquinas, algun fierro, la cerveza y ciertos productos americanos, porque sus puertos no son frecuentados por la bandera española que se ocupa del tráfico con Filipinas, en la gran mayoría de los casos todas las importaciones se hacen en nuestra bandera para aprovechar de aquella diferencia en los derechos. Como esto se hace por economía, porque la diferencia en los derechos es superior á la de los fletes entre la bandera extranjera y la nacional, la consecuencia práctica es que el derecho diferencial contribuye á abaratar las mercaderías.

Si se suprimiera el derecho diferencial y quedara para todas las banderas el tipo menor igual de 7 por 100, entónces se eliminaria el trasporte en la bandera nacional, lo monopolizaria la extranjera que navega con más economías, y las mercaderías abaratarian en tanto como es ó fuere entónces la diferencia en los fletes entre las dos banderas, que puede calcularse entre 55 y 75 schelines, término medio; pues si bien la bandera extranjera lleva hoy los carbones, carga de pronto recibo, pesada y de poco valor á 40 schelines tonelada, término medio, alzaria los fletes en razon directa del mayor tiempo para cargar, valor y medida de cada una de las mercancías, de la misma manera que la española portea de 35 á 50 schelines la carga de lastre y peso, y de 60 á 90 schelines la de más valor y medida.

Venidos á esta cuestion de números, ¿qué representa, en qué proporcion está la economía de una

Digitized by Google

libra esterlina en tonelada sobre el valor de los artículos en general? La formacion de una tabla en este concepto quitaria muchas ilusiones á los partidarios de la supresion del derecho diferencial solo por la inspiracion teórica.

2.° *Exportacion de Filipinas para el extranjero.*—El derecho diferencial de 1 á 2 por 100 para el abacá, es de 1 ½ á 3 por 100 para la generalidad de los productos. En rarísimos casos en que hay gran demanda de buques aprovecha de esta ventaja la bandera nacional para pedir un aumento de flete de 5 schelines en tonelada. En la generalidad de los fletamentos se pagan tipos iguales, y el derecho diferencial no motiva más que una preferencia moral. En estos casos el mayor derecho que paga la bandera extranjera lleva en sí un pequeño encarecimiento de la produccion. Pero si se suprimiera á la vez que el derecho diferencial de importacion el de exportacion, sería contribuir con tanto más á la eliminacion de nuestra bandera, en cambio de un pequeño abaratamiento en el comercio.

3.° *Comercio entre Filipinas y España.*—Por pequeño que sea, agregados á él los trasportes del Gobierno, se sostienen algunos buques en la carrera que constituyen la representacion de las relaciones comerciales entre provincias hermanas.

Suprimidos los derechos diferenciales, la bandera extranjera monopolizaria este trasporte tambien y en cambio de una pequeña economía, como de una libra esterlina en tonelada, se sustituiria una bandera á la otra en un tráfico que tiene su significacion política por la comunicacion y la frecuencia de las relaciones.

A LA PREGUNTA 5.ª Está casi contestada en la respuesta anterior. La supresion del derecho diferencial pondria en condiciones iguales la bandera nacional con la extranjera en las procedencias nacionales. Pero como esta supresion por sí sola no llevaria en sí la nivelacion de las diferencias en el costo de adquisicion y sostenimiento de las naves, el efecto natural resultante sería la suplantacion de nuestra navegacion por la extranjera.

En las épocas normales nuestro comercio dispondria de cuantos buques extranjeros necesitase á menor flete que los propios, y la diferencia de una libra esterlina en tonelada, término máximo arriba explicado, sería la ventaja ó economía material que recibiria el comercio y por de contado el consumidor.

Pero en cambio de esta ventaja que se ofrece á primera vista tendria los grandes inconvenientes de depender de una bandera extraña ajena á sus conveniencias; de estar sometido á las alteraciones, combinaciones y movimientos de sus propias especulaciones, en algunos casos quizá en oposicion con las nuestras; de no poder contar con ella en los casos en que estuviese complicada en guerras, etc., y en tales circunstancias el encarecimiento, los perjuicios y la falta de surtido de los productos necesarios serían muy superiores á las ventajas que en épocas normales produjera aquella economía en los fletes.

De aquí que todos los Gobiernos, en su orígen, han protegido en muchos conceptos la accion de su propia bandera, reduciendo los tipos y las formas de tales protecciones, al paso que competia mejor con la extranjera hasta llegar á la igualacion cuando las consecuencias de la lucha estaban en favor de la bandera propia. Y como no es posible considerar aisladamente el comercio y los consumos sino en el conjunto que debe existir entre todos los ramos de la ocupacion y trabajo público, el cálculo económico debe estar en colocarnos en la verdadera situacion de nuestra bandera respecto de las demas, en estimar las relaciones íntimas que deben existir entre el comercio y su navegacion, y para esto hay que referirse á las comparaciones prácticas que hagan los constructores, los navieros y los comerciantes, dando parte en este gran certámen á las Corporaciones de Filipinas que expondrán sus condiciones respectivas con una acumulacion de datos y exactitud que no posee el que suscribe.

Madrid 17 de Febrero de 1866.=F. de Aguirre.

Cuando la Comision encargada de estudiar el gravísimo problema de *si conviene ó no suprimir el derecho diferencial de bandera* (dice el mismo Sr. Aguirre) ha recibido con tanta liberalidad los informes ya escritos, ya orales con que se ha contestado á su interrogatorio, ruego á su justificado celo é

Digitized by Google

imparcialidad sea servida aceptar estos apuntes, considerándolos como suplemento á mi escrito anterior sobre la materia.

Los constructores y los navieros, cada uno á su manera, han presentado datos que comprueban las causas del encarecimiento de nuestra marina y su entretenimiento respecto de las extranjeras. Esto demostrado, la consecuencia axiomática es que no puede competir de igual á igual con ellas. Si ha de existir, si como nadie puede negar debemos tener marina, se deduce lógicamente que hay que ayudarla, y protegerla de alguna manera, hasta que mejorada, abaratada, dependiente solo de elementos propios que han de surgir con el desarrollo de todos los ramos de nuestra industria, crédito y trabajo, no tema la concurrencia de las demas.

Y no puede separarse ni aislarse la marina de las otras industrias y trabajo nacional: lo que se haga con una hay que hacér con todas: las reformas tienen que ser uniformes, porque no hay un ramo más adelantado que otro, todos marchan paralelamente con el progreso material é intelectual del país, y alterar uno solo de ellos seria desequilibrar el mecanismo de nuestro trabajo y riqueza.

Todas estas cosas se han demostrado con lucidez, puesto que reposan en hechos prácticos, en comprobaciones numéricas; pero lo que no se ha definido bien, lo que no se ha reducido á una fórmula matemática, es la importancia que tiene el derecho diferencial de bandera, considerado como proteccion acordada á la navegacion y calificado por muchas opiniones de altamente gravoso al comercio, á las industrias y sobre todo al consumidor, estando tan difundida esta idea que se ha puesto en debate su supresion. Los interesados en la navegacion sostienen en abstracto que no pueden competir con otras banderas sin la asistencia del derecho diferencial. Los opositores, colocados en igual terreno, la consideran exageradísima, y se cuestiona solo filosóficamente el problema que más importa reducir á números.

De la cuestion que se debate, se desprende como primer problema el siguiente: ¿Qué es derecho diferencial segun nuestra organizacion? Es la diferencia de derechos establecida por el Arancel sobre las mismas importaciones hechas en bandera nacional ó extranjera. Esto es causa, en la mayor parte de los artículos de comercio ó consumo, de que solo los importe la bandera nacional. El efecto inmediato de la diferencia del derecho es que el especulador extranjero aproveche la ventaja que se concede á la marina nacional para importar en ella sus artículos al menor derecho del Arancel, y por cuyo medio paga tambien el consumidor el menor impuesto posible.

Hasta aquí en nada perjudica el derecho diferencial considerado como medida arancelaria, ni al productor extranjero, ni al comercio ni consumidor nacional. La sola perjudicada es la marina extranjera que se ve privada de entrar á competir, de participar del trasporte, y con su eliminacion se produce naturalmente la cuasi exclusiva de la nacional, proteccion que hace valer cobrando un flete mayor.

Aquí está trasformado con completa evidencia el derecho diferencial de la fórmula fiscal, en flete diferencial de la práctica comercial. La proteccion que de aquí resulta para nuestra marina, el recargo que tiene el importador y que se refunde en el comercio para gravar en último término al consumidor, es el mayor flete que cobra nuestra marina porque está sola, privilegiada, sobre el que cobraria la extranjera si compitiera y concurriera libremente con ella.

De aquí se desprende el segundo problema. ¿Cual es el flete diferencial? De su estudio reducido á números resultaria comprobada la proteccion que recibe nuestra marina: por más que él llevaria consigo la demostracion matemática, nadie lo ha presentado en la discusion oral; ni los que sustentando lós principios abstractos de la escuela librecambista han defendido al comercio, las industrias y al consumo, ni los que mantienen que se necesita una proteccion. Esto priva al debate de toda la verdad y claridad que con él se va buscando. En la discusion oral inicié estos problemas y dí algunas cifras aproximadas en máximo y mínimo para apoyar mi idea y producir alguna conviccion, pero sin la pretension de que por su exactitud causaran estado. Si me hubiese encontrado en Manila, habria hecho por reducir estos problemas á comparaciones numéricas exactas; léjos de allí, y no perteneciendo al comercio peninsular, no debo ensayarlo para no exponerme á incurrir en errores; pero sí me permitiré áun á cambio de abusar de la tolerancia de la Comision, rogarla que por sí, ó valiéndose de los agentes del Gobierno en el extranjero

Digitized by Google

y de las juntas de comercio de las principales plazas de España, ó abriendo una segunda informacion, se provea de una escala comparada de fletes en bandera nacional y en las extranjeras, sobre efectos y á distancias iguales, porque esta comparacion le presentará en números dos soluciones importantes:

1.ª Diferencia en los fletes entre la bandera privilegiada y la extranjera, lo que representa la proteccion á la navegacion y el recargo al consumidor.

2.ª Si tal diferencia, que yo llamaré suma de proteccion y algunos suponen, *beneficio liquido*, representa como yo he sentado, cuasi una justa proporcional correspondiente al mayor costo de nuestra navegacion sobre las extranjeras, y por consecuencia no es suprimible.

Puesto que tan lealmente se va buscando la verdad para no tomar una medida aventurada, vale la pena de tomarse algun trabajo más y perder unas pocas semanas en cambio de proporcionarse unos datos concluyentes. Cuando la Gran Bretaña hizo su reforma arancelaria necesitó calcular un derecho tipo que constituyera el impuesto y á la vez protegiera su trabajo, pero sin creerlo tanto que indujera al contrabando, como ocurria con las tarifas que se reformaban. Para esto estudió por medio de una Comision *ad hoc* la importancia de las tarifas del contrabando segun la naturaleza, valor, etc., de los efectos, y esta base sirvió para calcular la correccion de su Arancel. La informacion que yo propongo es más fácil porque no tiene nada de reservada; por el contrario, estará basada sobre hechos, sobre operaciones públicas que hay muchas maneras de comprobar, y esto debe hacerla de poca duracion.

No pueden compararse los fletes sin aplicarlos á distancias iguales, cosa que no puede hacerse con completa exactitud, para la generalidad de los casos, cuando la bandera extranjera no portea sus productos á nuestros puertos peninsulares, ó los de las provincias ultramarinas, pero puede partirse de viajes semejantes. Las expediciones inglesas de Liverpool á Lisboa, Gibraltar y Marsella darán términos de comparacion para las correspondientes á nuestros puertos peninsulares. Los viajes de Liverpool á nuestras Antillas ó á las inglesas; los del mismo puerto á Hong-Kong ó á los de Filipinas son tan semejantes que las comparaciones pueden tomarse por cuasi exactas.

Todas las marinas tienen un flete mínimo de sostenimiento ó de entretenimiento proporcional á su costo de navegacion, y más abajo del cual no portean cuando emprenden viaje de especulacion: otra cosa son los casos de retorno forzado que no pueden tomarse como punto de estudio. Pues de la comparacion de los fletes en aquellos viajes especulativos se deducirán estas verdades:

Que nuestra bandera no participa de aquellos en que, por la naturaleza de los artículos, ó por la tarifa arancelaria respecto de ellos, la diferencia en derechos es inferior á la del flete corriente mínimo en cada bandera.

Que por el contrario, y excepto muy pocos casos, nuestra bandera portea los artículos en que la diferencia de los derechos es superior á la de los fletes.

Que en estos casos la diferencia de los fletes es una parte más ó ménos pequeña, pero siempre muy inferior al derecho protector establecido por el Arancel.

De estas mismas soluciones se deducirá el movimiento que tiene nuestra bandera y la circunstancia notable de que una gran parte de su ocupacion en los viajes fuera de España es á flete por cuenta del comercio extraño, en falta de negocios propios.

Tambien se toma equivocadamente como derecho protector de bandera la elevacion en ciertos artículos del tipo fiscal que sirve de base al Arancel; supongo las harinas. De este fuerte derecho aprovecha nuestra bandera porque hace el trasporte exclusivo; pero la mayor suma de él es como proteccion de industria y no de navegacion.

Comprobadas estas conclusiones, viene naturalmente y sin esfuerzo á deducirse que la diferencia del derecho arancelario es *superabundante* en la generalidad de los casos, produciendo el fantasma que asusta á todos é induce á las represalias. Del estudio consiguiente á las indicaciones que preceden, y divididos los artículos principales en grupos, podrá reducirse considerablemente la diferencia de los derechos segun banderas, sin atacar ni alterar la proteccion que la nuestra se toma hoy para vivir, y corrigiendo sensiblemente el efecto moral. Todas las naciones reconocen que nuestra marina está atrasada respecto de la suya, que no puede concurrir de igual á igual, sino que necesita ganar un mayor flete.

Digitized by Google

Las diferencias prácticas establecidas por éste no asustan ni resienten: lo que ofende es el desnivel arancelario, porque al leerse no se desciende en general á estudiar sus consecuencias.

Si la navegacion española se encontrara como estaba la inglesa en 1849, ó debe suponerse que estará la francesa en 1869, yo seria el primero á solicitar la completa igualacion: no siendo así, pretendo que hagamos como hicieron aquellos países cuando ocupaban una situacion como la nuestra hoy. No destruir sin saber si podemos edificar, y corriendo el riesgo de vivir prestado, expuestos á las veleidades del que se ocupe de nuestro propio trabajo. Aprovechar sí de lo que tenemos, para irlo mejorando á la vez que organicemos y desarrollemos todo nuestro edificio social.

Madrid 17 de Mayo de 1866.=F. de Aguirre.

RESPUESTAS

DE D. PABLO MARÍA TINTORÉ, DE BARCELONA, Á LA PARTE CUARTA DEL INTERROGATORIO.

A LA PREGUNTA 1.ª No es fácil responder á esta pregunta, pues no hemos fletado por viaje redondo para puerto extranjero de Europa ninguno de nuestros buques de vela ó de vapor; no obstante debemos manifestar que, á pesar de tener una línea periódica de vapores que desde el año 53 viajan entre los diferentes puertos de España y Liverpool, y alguna vez el de Lóndres, son varios los viajes que no han tenido carga de salida de España, por no tener ésta con Inglaterra un tráfico constante de exportacion, como lo es en nuestra línea el de importacion. El precio de flete que cobramos á lo que en España embarcamos para Inglaterra es regularmente igual, y áun muchas veces menor, al que cobran los vapores extranjeros, pues contamos con la proteccion que nos dispensa el derecho diferencial en el viaje de retorno.

La regularidad en las salidas de nuestros vapores, las escalas que muchas veces hacen éstos en los diferentes puertos de España, como son Tarragona, Burriana, Valencia, Dénia, Jávea, Alicante, Cartagena, Adra, Almería, Málaga, Cádiz, Vigo, Carril y Coruña, han contribuido á aumentar la exportacion para Inglaterra de nuestros productos, siendo nosotros los primeros que les importamos las naranjas de Valencia.

A LA 2.ª Generalmente los buques españoles tanto de vapor como de vela llevan mayor número de tripulantes, el cual, por término medio, puede calcularse en una sexta parte, pero debemos advertir que quizás á esto se deba el que proporcionalmente los naufragios sean ménos en los buques españoles.

A LA 3.ª No nos ha sido difícil encontrar los marineros, fogoneros y carboneros que hemos necesitado; los maquinistas los tenemos casi todos ingleses.

A LA 4.ª Es muy difícil el poder precisar, ni áun aproximadamente, los gastos que por razon de sueldo y manutencion pueden calcularse por tonelada, pues áun en buques de un mismo tonelaje varían segun el aparejo y figura del casco. Cuanto mayores son los buques así de vela como de vapor, tanto menores son sus gastos relativamente al número de toneladas, de modo que un buque de 1.500 puede conducir su cargamento á un flete por tonelada que le deje un buen beneficio, á cuyo mismo precio tendria una gran pérdida un buque de 800. Este es seguramente el motivo por qué tanto en Inglaterra como en los Estados-Unidos, que cuentan con una exportacion segura, han ido construyendo buques de cuya capacidad no sería conveniente construirlos en otras naciones. A los buques extran-

Digitized by Google

jeros, tanto por su menor coste, como por tener regularmente más baratas sus tripulaciones en sueldos y ranchos, segun á qué nacion pertenecen, les sale siempre más barato que á los buques españoles.

A la pregunta 5.ª A los buques indistintamente de vapor ó de vela deberia permitírseles hacer las reparaciones en los puntos donde les conviniese, y áun deberia haber entre todas las naciones un convenio ó ley para que no se permitiese salir de ningun puerto embarcacion alguna que no ofreciese todas las seguridades necesarias. El que los buques puedan hacer únicamente en los puntos extranjeros las reparaciones necesarias para poder llegar á un puerto español, es de un perjuicio para la marina, del que seguramente no podian haber tenido idea los que así lo dispusieron. Los aseguradores no asegurarian sino á una prima muy alta el casco ó cargamento de un buque, al que se le hubiesen únicamente hecho las reparaciones necesarias para llegar á un puerto de España, ni habria quien les diese una tonelada de cargamento; así, pues, es indispensable que se permita tanto á los buques de vela como de vapor hacer las reparaciones que necesiten en los puntos que les sean convenientes, pues no es probable que ninguno que se encuentre en puerto español vaya á hacer á otro extranjero las reparaciones, por las mismas razones que dificultan el que pueda venir un buque del extranjero para hacerlas en España; no obstante, como el Gobierno debe procurar dar la mayor proteccion posible á todo lo que tiene relacion con la marina, sería muy justo el que se devolviese á los constructores el importe de los derechos que hubiesen pagado á su introduccion los artículos empleados en las reparaciones de los buques ó máquinas.

El uso de los careneros que la marina de guerra puede facilitar á la mercante es siempre de gran utilidad, pero creemos que ni con mucho pueda satisfacer las necesidades de ésta.

A la 6.ª No sabemos el desarrollo que haya tomado en los otros puertos de España nuestra marina mercante en el comercio con Europa, pero refiriéndonos á la línea que sirven nuestros buques de vapor, ésta ha ido siempre en aumento. Ninguna traba más tenemos para el comercio con el extranjero que la que tenemos para el cabotaje. Lo que deberia suprimirse ó rebajarse, es el tanto por tonelada que cobran los Cónsules españoles en los puertos extranjeros.

A la 7.ª No podemos precisar la influencia que haya tenido en el aumento de nuestra marina mercante la prohibicion de introducir buques menores de 400 toneladas; pero creemos que aumentarian mucho nuestras construcciones si la prima concedida á los constructores navales españoles por los buques de más de 400 toneladas se hiciese extensiva á los buques mayores de 100, y muy justo el concedérsela en compensacion á los derechos que pagan muchos de los artículos que entran en la construccion de un buque.

La prima concedida á los constructores navales españoles de buques mayores de 400 toneladas, ha sido motivo de que se hayan construido algunos en España que no lo hubieran sido.

La prohibicion de carenar en el extranjero es de grandísimo perjuicio á nuestra marina, como hemos manifestado en nuestra contestacion á la pregunta 5.ª

A la 8.ª Ninguna ventaja podrian reportar los navieros de la supresion del derecho diferencial; lo que sí experimentarian es su inevitable ruina, particularmente los que como nosotros nos hemos dedicado al establecimiento de varias líneas de vapores, sin que absolutamente pudiese la Administracion pública adoptar medio alguno para evitarla.

Todas las naciones hacen cuantos esfuerzos están en su mano para crearse una marina, pues conocen, y con sobrada razon, que la marina es el elemento más fuerte que puede tener una nacion, y es imposible que pueda haber marina de guerra si no se tiene una buena y numerosa mercante; y España no la puede tener sino estando protegida con un derecho diferencial, pues le es imposible luchar por ahora con la extranjera. En el comercio de Europa el trasporte marítimo desde la aplicacion del vapor puede dividirse en dos clases, esto es, uno que se hace por medio de buques de vela, y otro por medio de los de vapor.

Digitized by Google

En los buques de vela se trasportan aquellos artículos que como el carbon, maderas, brea, granos y otros son de mucho volúmen y poco valor, á excepcion del bacalao, que aunque articulo de mayor valor es trasportado en buques de vela de la cabida de 3 á 4.000 quintales, pues el consumo no exige que de una vez lleguen á un mismo puerto cantidades mayores.

En los vapores se trasportan todos los otros artículos de algun valor, de modo que apenas hay en Europa puerto al que no toquen periódicamente algunos vapores.

Los navieros de cada nacion han ido construyendo sus buques adecuados á las necesidades de su comercio, y como las necesidades del comercio español no son ni con mucho iguales á las del de otros países, particularmente el de Inglaterra, nuestra marina mercante, ya de vela ó de vapor, es generalmente de mucho ménos tonelaje que la extranjera.

En los buques, particularmente los de vapor, los gastos de salarios y manutencion no aumentan en la proporcion de su cabida, de modo que en un vapor de 1.500 toneladas estos gastos le aumentan únicamente de un 10 por 100 de los que tienen otros de 700 toneladas, siendo así que su capacidad para carga aumenta en mucho más del doble, pues el mismo lugar necesita para la colocacion de tripulacion un buque de vapor de 700 toneladas que otro de 1.500. La oficialidad, ó sean capitan primero y segundo, y maquinista primero, segundo y tercero, es igual en un buque que en otro; la única diferencia que tiene un buque de vapor de 1.500 toneladas con otro de 700 es que aquel debe llevar dos marineros y tres fogoneros más que el de 700. Así es que un buque de 1.500 toneladas puede conducir los cargamentos á un precio bajo con beneficio, miéntras que al mismo precio tendria una grandísima pérdida otro de 700. Y como hemos dicho, en España tenemos nuestros buques adecuados al comercio que hacemos con otras naciones.

Los ingleses, cuyo asombroso comercio puede únicamente calcularse viéndolo en los puertos de Lóndres y Liverpool, han ido construyendo vapores de una capacidad que hubiese sido una locura en cualquier armador español querer hacerlo.

España se encuentra colocada en medio del gran comercio que se hace entre las naciones del Norte y las del Mediterráneo, de modo que para ir de uno á otro punto precisamente tienen los buques que pasar por varios puertos españoles.

Son diversas las líneas de vapores establecidas entre las naciones del Norte y las del Mediterráneo, pero las que más perjuicio causarian á la marina española son las inglesas que salen de Lóndres para Francia ó Italia, y las que salen de Liverpool para Italia, el Adriático y Alejandría y otros puntos de Turquía. La mayor parte de estas líneas están servidas por vapores de 1.500 á 2.000 toneladas, y como su capacidad para carga es inmensa, llevan de carbon todo el vacío que les puede quedar, así es que ellos podrian cargar para los puertos de España á un flete á que los navieros españoles nos arruinaríamos.

Hay más, aunque nosotros tuviésemos buques de la capacidad que ellos los tienen, tampoco podríamos competir, y aunque Inglaterra es la nacion con que hacemos un comercio de mayor número de toneladas, no hay para llenar periódicamente cada quince dias para España un vapor de 1.500 toneladas. En el gran tráfico que ellos tienen con Sicilia, Alejandría, Grecia y Turquía no podríamos tomar ninguna parte, pues cada compañía tiene establecidas sus factorías ó casas de comercio en los diferentes puntos, y áun muchas de las casas cargadoras tienen interés en los vapores, y no es probable diesen la carga á ningun vapor extranjero; así es que el gran tráfico de Inglaterra al Mediterráneo y viceversa, está todo servido por compañías inglesas.

Con la supresion del derecho diferencial hay la probabilidad, ó mejor dicho, la certeza de que los ingleses se apoderarian de la mayor parte del tráfico que hacen nuestros buques, sin que pudiésemos nosotros tomar parte en el que ellos tienen.

Hay tambien muchas naciones de Europa que tienen líneas de vapores subvencionadas. Las tienen la Rusia, el Austria, Italia y Francia. ¿Hay competencia posible con una línea subvencionada? Algunos creen que la supresion del derecho diferencial nos abriria nuevos mercados: Efectivamente vendrian más buques extranjeros, pues ellos se ocuparian del tráfico que hoy hacen los españoles, pero no por

Digitized by Google

esto aumentaria nuestra extraccion. Si España tuviese más productos que exportar, de seguro que no saldrian el número de buques de todas naciones que vienen cargados y salen en lastre. No hay nadie que tenga más interés en procurar la extraccion de los productos de su pais que los navieros del mismo.

Nosotros necesitábamos irnos procurando un flete de salida para Inglaterra, y de nuestra cuenta; y para hacerlo conocer hemos embarcado varios de nuestros productos, siendo los primeros en introducir en Inglaterra las naranjas de Valencia, de que hoy se exportan muchos millares de cajas.

Nosotros hemos sido los primeros en abrir una comunicacion directa por buques de vapor entre Smirna y Alejandría y otros puntos de Turquía donde no conocian la bandera española. Hemos mandado allí dependientes con el encargo de hacer conocer en aquellos países varios articulos que para ensayo hemos enviado, y esperamos que á fuerza de constancia, y contando con la proteccion del derecho diferencial en el algodon, que es la carga que traemos de retorno, podrá España tomar una parte en el comercio que allí hacen todas las naciones.

Esta misma línea nos ha hecho conocer que al precio que toman el cargamento las líneas subvencionadas seria una ruina para los otros buques. Algunas de las empresas subvencionadas han tomado el algodon de Smirna para Marsella á 6 francos los 100 kilógramos, á cuyo precio, como es artículo muy voluminoso y ligero, apenas les pagaria el coste del carbon; pero como el principal producto lo tienen en la subvencion y pasajeros, les es beneficio todo lo que obtienen por fletes.

¿Qué vapor hubiese podido ponerse en competencia con los nuestros cuando teniamos la línea de correos de la Habana subvencionada por el Gobierno?

Creemos que éste debe procurar el fomento de la agricultura, la industria y el comercio; pero indudablemente á la marina mercante, y en particular á la de vapor, en el comercio de Europa debe hacerlo con mayor motivo, por cuanto es hoy uno de los elementos de fuerza y defensa de las naciones, pues no tan solo es el aprendizaje para la marina militar, sino que en caso de una guerra, como recientemente la hemos visto, les sirven los vapores mercantes para el trasporte de sus tropas, víveres y municiones, etc. Esto, que puede llamarse reserva marítima, no la tendria el Gobierno español si se suprimiese el derecho diferencial.

Se nos dirá que este vacio podria suplirse con los vapores que hacen el cabotaje, pero son muy pocos los que se dedican solo á este tráfico; únicamente hay alguno que desde Sevilla recorre los puertos hasta Santander. Todas las otras empresas empiezan sus viajes ya sea en Marsella, Gibraltar ó Inglaterra, y únicamente con la parte de carga que en estos puntos toman para diferentes puertos de España es como pueden sostenerse. Además, el tráfico de cabotaje ha ido disminuyendo desde la explotacion de las varias líneas de ferro-carriles.

La proteccion á la marina mercante no es tan solo necesaria para el sosten de la marina de guerra y fomento del país, sino para el aumento de poblacion, que es lo que debe procurar todo Gobierno. Cada marinero puede calcularse que crea una familia, pues la mayor parte de ellos se casan ántes de los treinta años; y está en el órden natural que cada uno escoja por esposa una de su nacion y que vivan en la misma patria.

El exponente no puede ménos de esperar de la Comision, que tomando en consideracion los motivos expuestos se servirá en beneficio del pais en general, y en particular de la marina mercante española, informar en pro de la conservacion del derecho diferencial, sin el cual quedarian *arruinadas* todas las empresas que tienen sus buques destinados á la navegacion de los mares de Europa, y en su consecuencia obligados á despedir sus tripulaciones, sin que de este daño reportase ninguna utilidad ni á la agricultura, ni á la industria, ni al comercio.

Barcelona 3 de Marzo de 1866.=Pablo María Tintoré.

Digitized by Google

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

INFORMACION ORAL.

Digitized by Google

Digitized by Google

PRIMERA SESION

CELEBRADA EL DIA 5 DE MAYO DE 1866.

PRESIDENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO DE HACIENDA.

Abierta la sesion á las dos de la tarde, dijo

El Sr. PRESIDENTE: Señores: autorizado el Gobierno de S. M. por una ley del Reino para suprimir el derecho diferencial de bandera y las trabas y gravámenes que pesan sobre la marina mercante, creyó que no debia hacer sino un uso discreto y prudente de esta autorizacion. Entrando además en las miras del Gobierno de S. M. acometer, en gran parte, la reforma arancelaria, para fijar de una vez la suerte de los capitales que se dediquen en nuestro país al desarrollo de la industria, de la agricultura y del comercio, entendió asimismo que convenia llevar á cabo la reforma con todas las precauciones que aconseja la prudencia, y sin proceder á la ligera en asunto tan grave y trascendental.

Con el objeto de ilustrarse, nombró, como saben todos los que me escuchan, una Comision compuesta de personas muy entendidas y competentes, á fin de que abrieran una ámplia informacion. Es decir, que el Gobierno acudió á un procedimiento, el más propio de los pueblos civilizados, observado precisamente por todas las naciones que marchan á la cabeza de la civilizacion, y á las cuales ha dado excelentes resultados.

Yo deseo que este procedimiento produzca en mi país los mismos buenos efectos. Yo me complazco en ver que los interesados han acudido al llamamiento del Gobierno de S. M., empezando por remitir los informes escritos que se les han pedido, á fin de ilustrar al Gobierno sobre todas las materias que comprenden los interrogatorios formados por la Comision.

Para coronar la obra, la Comision ha creido que era muy oportuno abrir un ámplio juicio oral. Este es el objeto de las sesiones que hoy se inauguran.

Me felicito de que los españoles entren en el buen camino, y que separando un poco su atencion de ciertas cuestiones de política, que acaso, sinó del todo estériles, no son tan fecundas como sería de desear, se ocupen de los verdaderos negocios que pueden influir en el bienestar y riqueza de la patria.

El Vocal Secretario Sr. GISBERT: Comienza la informacion sobre el derecho diferencial de bandera: el primero que figura en la lista de los señores que desean contestar á los interrogatorios es el Sr. D. Augusto de Vila, constructor de buques de la Coruña.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Vila tiene la palabra.

El Vocal Secretario Sr. GISBERT: ¿Cómo desea contestar el Sr. Vila, discurriendo en general sobre la cuestion, ó ampliando las contestaciones que tiene dadas en su informe escrito?

Digitized by Google

El Sr. VILA: Me siento un poco indispuesto, y así preferiria que se leyesen mis contestaciones escritas, y que los señores de la Comision tuviesen la bondad de pedirme las ampliaciones que deseen sobre lo que en ellas tengo manifestado.

El Sr. PRESIDENTE: Si el Sr. Vila se siente mal, podria ceder su turno á otro señor informante.

El Sr. VILA: Doy las gracias al Sr. Presidente; pero puedo contestar sin inconveniente alguno.

El Sr. Secretario lee la 1.ª pregunta del interrogatorio dirigida á los constructores de embarcaciones de madera, que dice así:

«Cual es el número de gradas de que dispone en su astillero; si alguna de ellas sirve de varadero; si cuenta además con algun dique, y con talleres ú obradores para la elaboracion de los efectos de armamento, y si reune fosas y almacenes para la conservacion de la madera y de los pertrechos navales.»

A esta pregunta el Sr. Vila ha contestado lo siguiente: (Véase la página 25.)

Ahora desearía la Comision saber en qué estado se halla el varadero que el Sr. Vila tiene en construccion.

El Sr. VILA: No falta más que traer la máquina para subir los buques, pues el solado ya está construido, y por cierto que he tenido que vencer grandes dificultades para ello; todo quedará listo en tres ó cuatro meses.

El Sr. GISBERT: ¿Y servirá ese varadero para buques muy grandes?

El Sr. VILA: Podrán entrar en él buques de 200 piés de quilla en todas mareas.

Se leyó despues la 2.ª pregunta del interrogatorio y la contestacion escrita del Sr. Vila, acerca de la cual no se hizo observacion alguna.

Se leyó la 3.ª pregunta del interrogatorio, que dice así:

«Cual es el número de buques que puede construir á la vez en su astillero, y cuales las mayores dimensiones que puede darles, atendida la situacion y recursos del establecimiento; y en el caso de contar con dique ó varadero, cual es el tonelaje ó calado máximo de los buques que puede admitir en uno y otro.»

El Vocal Secretario Sr. GISBERT leyó la contestacion escrita del Sr. Vila, y despues dijo:

La Comision desearía saber qué número de buques construye anualmente el Sr. Vila.

El Sr. VILA: Acabo de construir una fragata de 800 toneladas que se ha botado al agua el dia 17 de Marzo. Hace unos ocho meses concluí *La Nueva Ignacia*, buque de 500 toneladas, para un comerciante de Vigo. He construido tambien *La Anastasia* y *La Paloma de Cantábria*. En total, me parece que llevo construidas nueve fragatas.

El Sr. GISBERT: Tambien quisiera saber la Comision en qué proporcion está la construccion de los barcos grandes con la de los pequeños.

El Sr. VILA: Casi todos los buques que construyo son grandes. Ahora tengo el proyecto de hacer uno de más de 800 toneladas para mí, y si no tengo contratiempo, el mes que viene le pondré la quilla.

El Sr. GISBERT: ¿Cuánto tiempo, por término medio, gasta el Sr. Vila en construir un buque?

Digitized by Google

El Sr. VILA: Uno de los barcos se construyó en 12 meses, porque al capitan no le convenia que se apresurase la construccion, pero pueden hacerse en mucho ménos tiempo. En los que he construido para mí he solido tardar algo más, porque como en mi establecimiento se carena, naturalmente cuando se ha presentado ocasion la he aprovechado, suspendiendo entre tanto las obras de construccion.

Se leyó la 4.ª pregunta, que dice así:

«Cual es la procedencia de los materiales que emplea en la construccion de los cascos, y la de los efectos elaborados que principalmente componen el armamento; y en caso de ser unos y otros, ya en totalidad, ya en parte, de procedencia extranjera, en qué relacion se encuentra su importe con el de los empleados de produccion nacional, manifestando si el ir á buscarlos al extranjero es porque escasean, no se elaboran ó no se producen en el país, ó por las ventajas que ofrecen en calidad, duracion y precio.»

El Vocal Secretario Sr. GISBERT: A esta pregunta contesta el Sr. Vila diciendo que trae del extranjero la mayor parte de los materiales que emplea.

El Sr. VILA: Añadiré á lo dicho por escrito que la madera de roble de grandes dimensiones va concluyendo en España; tanto, que para quillas y trancaniles, cuerdas y baos es necesario emplear madera extranjera. Para las cintas tampoco es buena la madera nuestra, porque en cuanto se expone á la intemperie se agrietea: por eso empleamos en esa obra pino de tea, pino del Norte y roble extranjero.

El Sr. GISBERT: Los constructores de Bilbao dicen que ellos no usan más que roble español, y que les va muy bien.

El Sr. VILA: No me atrevo á contradecir á esos señores: pero puedo asegurar que he estado en Bilbao y he hablado con uno de los principales constructores, el cual me dijo: «Se van agotando todos los grandes montes que teníamos próximos y hay que ir á buscar las maderas muy léjos; yo no tengo madera de repuesto más que para otro barco.»

Por mi parte tengo maderas en mi establecimiento de seis y de siete años, y un repuesto de 12.000 codos de roble, con objeto de que el dia que se empleen no suceda como aún en Inglaterra sucede con frecuencia, que por poner maderas verdes, á los tres años hay que desechar el barco.

El Sr. GISBERT: Los constructores barceloneses han dicho que para piezas de arboladura hay buenas maderas en España. ¿Cómo es que el Sr. Vila no usa para esto más que maderas de Riga, cuando los constructores catalanes dicen que en la parte del Pirineo que pertenece á España encuentran arboladuras magníficas para sus construcciones?

Han dicho más; pues aseguran que se exportan de España álamos en bruto, y que luégo se introducen elaborados.

El Sr. VILA: No conozco esa madera. Pero es bueno tener en cuenta que no hay comparacion entre la navegacion á que se dedican los buques catalanes y la que hacen generalmente los buques de la costa cantábrica. Nuestros barcos van al Pacífico, á la India, y á casi todos los mares de América, miéntras que los de Cataluña cargan efectos de ménos peso para llevarlos solo á los puertos de Europa. Por esta razon nuestros buques tienen que ser más reforzados y nuestra arboladura más resistente.

Por lo demas, no conozco ni esa percheria ni esas maderas que se crian en la frontera de Cataluña. Yo desearía saber dónde se venden para ir á buscarlas.

El Sr. GISBERT: Este punto es muy interesante, como conoce el Sr. Vila, y áun á riesgo de ser molesto voy á hacerle otra pregunta.

Digitized by Google

El Sr. Vila dice que trae del extranjero todos los efectos de armamento, y los constructores bilbainos dicen que los obtienen en el reino mejores que los elaborados en el extranjero, pues son de mayor duracion aunque no de tan buena vista. Los barceloneses tambien dicen que obtienen en España la mayor parte de esos efectos, y que la única dificultad que encuentran es que no siendo libres las industrias anejas, como la de calafates, carpinteros, constructores de járcias y otras, no tiene su construccion todo el desarrollo que debiera tener.

Esto está algun tanto en contradiccion con lo que ha manifestado el Sr. Vila de que se procura los pertrechos en el extranjero por ser mejores y más baratos, y yo quisiera que S. S. nos ampliara sus explicaciones.

El Sr. VILA: En cuanto á las maderas, en España no las hay de las dimensiones de las del extranjero, al ménos yo no las conozco, y eso que estando en mi interés procurarme lo mejor y lo más barato, busco las cosas por todas partes. Es verdad que no he estado en Cataluña, pero sí en Bilbao y no he encontrado allí esos grandes acopios de madera y arboladura.

Es más; á mi misma casa se me han venido á comprar de Santander y Bilbao maderas para cubierta y para arboladura. Si la tienen pues allí tan á mano, no comprendo para qué ir á buscarla más léjos.

Ninguna arboladura puede compararse con la de Riga ni con la de California, y si realmente en España la hubiese tan buena, no creo que hubiese ningun Gobierno que permitiera traerla del extranjero para los buques de guerra.

En cuanto á la járcia, la española es tan buena como la mejor que se elabora en el extranjero, pues la que se hace en Cataluña y Pasages es mejor que la inglesa, y que la francesa, si bien no me atrevo á decir que la rusa. Pero hay la dificultad que un quintal de járcia catalana de primera, puesto en mi casa me cuesta diez y siete pesos, miéntras que el de la extranjera me sale por poco más de doce pesos. Una partida que hice venir de Rusia me estuvo á unos doce duros y medio el quintal.

Por esta razon digo en mi informe escrito, que la járcia extranjera es más barata; y por eso tambien sostengo que los constructores extranjeros pueden construir mejor y más barato que nosotros, mediante á que obtienen á mejor precio las primeras materias.

El Sr. PAZ (De la Comision): Me parece que no se ha contestado concretamente por el señor informante á la parte de esta pregunta relativa á la relacion en que se encuentra el importe de los materiales extranjeros empleados en la construccion, con el de los empleados de produccion nacional.

El Sr. VILA: Ya lo he dicho en mi informe escrito: las tres cuartas partes de los materiales empleados son de produccion extranjera, y la otra cuarta de produccion nacional.

Sobre esto tambien quiero decir algo más. No sé qué artículos son los que se encuentran en España más baratos y mejores que los producidos en el extranjero. Yo quiero á mi patria como el primero; pero no deseo que nos hagamos ilusiones, y fiados en ellas, vengan luégo las desgracias. Creo que aquí debemos ser francos y decir cada uno con lealtad lo que sienta.

En España, por doloroso que me sea decirlo, no he encontrado buenos artículos para la construccion de buques. Metal para forro no le hay que se pueda comparar con el inglés; yo le he empleado algunas veces de fabricacion española, pero al poco tiempo los capitanes se me quejaron diciendo que tal vez por ser demasiado agrio se soltaban las planchas á poco que trabajase el buque. En cambio tengo alguno, como la *Gertrudis*, que hace siete años forré de laton inglés y está todavía servible.

Clavazon de bronce en Galicia se hace bastante buena; á mí me han dicho los representantes del Lloyd inglés comparándola con varias muestras de clavazon, que debia escoger la del país, y que para convencerse de que era la mejor no habia más que partir un clavo y se veria la buena liga del metal.

Cadenas no sé que se construyan en España, ni tampoco anclas. Y si faltan todos estos efectos tan indispensables, ¿cómo ha de pertrecharse un barco con efectos todos de produccion nacional? Yo quiero que se me diga en qué punto de España se fabrican cadenas y anclas para los buques.

Digitized by Google

El Sr. PAZ: Porque falta el hierro. Mi pregunta es, que V. S. dice en su informe escrito que emplea la clavazon de bronce y hierro de Astúrias y de Inglaterra, y que los pernos los usa de Bilbao. Desearía saber la razon de este empleo. ¿Es porque la calidad es mejor, ó porque el precio es más económico?

El Sr. VILA: Es por ser más barato en España que fuera. La clavazon de Astúrias la empleo porque la calidad del hierro de que la elaboran sale más arreglado que el de Bilbao, y uso de este punto los pernos porque para ellos necesito mejor metal y de mayor duracion.

Se leyó la pregunta 5.ª del interrogatorio, que dice así:
«Qué número de operarios ocupa ordinariamente en los trabajos de su astillero; si todos ó solo una parte son de la localidad; si ésta puede ofrecer suficiente número de operarios para dar mayor impulso á las obras, y si todo el personal obrero es matriculado, ó todo es libre, ó en qué proporcion se encuentran el uno con el otro.»

El Sr. GISBERT: A esta pregunta contesta el Sr. Vila lo siguiente: (Véase la página 26.)
El Sr. Vila tiene bastante gente para sus trabajos de construccion, y eso es una gran ventaja. En cambio los constructores barceloneses se quejan de la falta de brazos, falta que atribuyen á que solo los matriculados pueden dedicarse á la industria naval. Parece, pues, que en el Ferrol pueden los libres, como suele decirse, trabajar en los astilleros particulares, y que no sucede lo mismo en Barcelona. Eso no podrá ser; la Ordenanza es una misma para todo el Reino.

El Sr. TOPETE (De la Comision): Y así es: el art. 6.° del título 7.° establece claramente que los no matriculados pueden trabajar en los astilleros particulares, siempre que éstos existan en los pueblos de su domicilio.

El Sr. VILA: Así sucede en el Ferrol; muchos carpinteros de blanco se dedican allí á labrar maderas y hacer otras faenas propias de los carpinteros de ribera.

Se leyó la 6.ª pregunta, que dice así:
«Qué número de buques construye en año comun, expresando su tonelaje, distinguiendo los de vela y los de vapor; manifestando si están clavados, empernados y forrados en cobre, y cual es su coste respectivo por tonelada de arqueo, estando rematados y listos para dar la vela.»

El Sr. GISBERT: Contesta el Sr. Vila que el coste de la tonelada es de 90 á 100 duros: los constructores de Barcelona han dicho que á ellos les sale á 1.500 reales la tonelada.

El Sr. VILA: Tambien yo puedo hacer barcos por ese precio y aún por ménos: pero debo advertir que los barcos que yo hago de 90 á 100 duros son de los que alcanzan mayor vida y la más alta clasificacion.
Sucede además otra cosa. Hay algunos armadores que desean construir un barco que les cueste poco, aunque tenga en cambio poca vida, pues dicen que con un mismo capital pueden construir más barcos, haciéndolos baratos. Otros, por el contrario, prefieren un barco bueno y que les dure mucho tiempo aunque les cueste caro. Naturalmente, á los primeros se les echa ménos clavazon, ménos pernería, se da ménos espesor á sus maderas, y si los palos habian de ser de 26 pulgadas se ponen de 24: en una palabra, esto se hace segun los deseos del que encarga el barco.

El Sr. GISBERT: ¿Qué duracion tienen generalmente los barcos que construye S. S.?

Digitized by Google

El Sr. VILA: Respondo de ellos por veinticinco años: tengo una fragata que hace catorce que se botó al agua, y como decimos en nuestro país, sus maderas están áun vertiendo sangre.

Se leyó la 7.ª pregunta, que dice así:
«Del coste total por tonelada de arqueo, qué parte puede calcularse que corresponde al casco, y cual al armamento, y en cada parte qué relacion guarda el importe de los materiales con el de la mano de obra y gastos generales.»

El Sr. GISBERT: Contesta á ella el Sr. Vila diciendo: (Véase la informacion escrita.)
Es decir, la mitad de cada cosa.
En Bilbao dicen que la relacion es de $^3/_5$ á $^2/_5$ y en Barcelona 150 á una parte y 100 á la otra.
Observo alguna diferencia entre el cálculo de unos y el de los otros. ¿El Sr. Vila sostiene que la proporcion es por mitad?

El Sr. VILA: Sí señor.

Se leyó la 8.ª pregunta, que dice así:
«Cual es la vida probable de las embarcaciones que construye, segun la procedencia y calidad de los materiales que entran en su construccion.»

El Sr. GISBERT: Dice el Sr. Vila en contestacion á esta pregunta: (Véase la informacion escrita.)
De modo que los buques que construye el Sr. Vila tienen una vida de veinticinco años, miéntras que los constructores de otras partes solo dan á los suyos diez y seis años de duracion. ¿En qué consiste esa diferencia?

El Sr. VILA: La diferencia consiste en que el pino gallego que yo uso para fondos está reconocido hoy, tanto en España como en el extranjero, como la mejor madera para ese uso. No hace mucho tiempo que se presentó en mi casa el representante de un naviero inglés que á la vez era constructor, y examinando mis maderas y mis construcciones me preguntó qué madera echaba en los fondos. Se la enseñé, y al verla me dijo: «puede V. ponerla con toda confianza, que no he visto madera mejor.» No hace mucho tiempo que se ha carenado en mi casa un buque cuyos fondos eran de este pino; tenian más de diez años de uso y estaban inmejorables. Lo que hay de malo es que como esa madera se trasporta de largas distancias, y, ó no hay caminos ó son muy malos, hay que cortar los árboles en trozos pequeños, siendo de 30 piés el mayor que puede sacarse.

Se leyó la 9.ª pregunta, que dice así:
«Qué relacion guarda el importe de las reparaciones y carenas de firme que hace con el valor de las embarcaciones nuevas que construye en año comun.»

El Sr. GISBERT: Contesta el Sr. Vila: (Véase la informacion escrita.)
De Bilbao dicen que no tienen importancia las carenas que hacen.

El Sr. VILA: La razon de esto es porque el Ferrol es puerto de arribada y cuenta con el gran auxilio que le puede proporcionar el arsenal del Estado, cuyas circunstancias no reune el puerto de Bilbao que es casi inabordable en tiempo borrascoso.

Se leyó la pregunta 10, que dice así:
«Qué embarcaciones extranjeras hacen ó pueden hacer concurrencia á las españolas; cual es el coste de las primeras comparado con el de las segundas, y á qué debe atribuirse esa concurrencia.»

Digitized by Google

El Sr. GISBERT: Sobre esto ha dado el Sr. Vila algunas explicaciones que son de importancia. (Véase la informacion escrita.)

De manera que pueden hacer concurrencia á las naves españolas las de todas las naciones europeas, excepto las portuguesas.

En cuanto al coste de las extranjeras comparado con el de las españolas, el Sr. Vila manifiesta que el de éstas es 50 por 100 más caro que el de aquellas; y en esto hay gran diferencia con lo que nos dicen de Bilbao, donde aseguran que un buque extranjero es un 12 por 100 más barato que un buque español.

Ruego al Sr. Vila tenga la bondad de explicarnos en qué podrá consistir esa tan diversa apreciacion de un mismo hecho.

El Sr. VILA: En Inglaterra se construye la tonelada por 12, 13 y 14 libras: lo más superior por 15, garantizando la clasificacion del buque en el Lloyd, A, núm. 1, por 10 años. Sabido es que la tonelada inglesa es mayor que la española, por consiguiente, si aquí cuesta 90 lo que allí 65, tomando en consideracion la mayor capacidad de la tonelada inglesa, creo bien hecho mi cálculo de suponer en nuestra construccion un recargo de 40 ó 50 por 100.

Se leyó la pregunta 11, que dice así:

«Influencia que en el desarrollo de la construccion naval han ejercido: primero, la prohibicion de introducir en España buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos (400 toneladas comunes); segundo, el tipo de los derechos arancelarios impuestos á los de mayor cabida; tercero, la prohibicion de carenar en el extranjero; y cuarto, la prima concedida á los constructores navales españoles.»

El Sr. GISBERT: El Sr. Vila ha contestado lo siguiente: (Véase la informacion escrita.)

Quisiera la Comision oir al Sr. Vila más explicaciones sobre este particular, y saber su opinion acerca del beneficio que resulta á los constructores navales de la existencia del derecho diferencial de bandera.

El Sr. VILA: He dicho que la prohibicion de introducir buques de ménos de 400 toneladas habia contribuido á favorecer el desarrollo de nuestras construcciones. Me parece que no hay necesidad de esforzarse mucho para demostrarlo. Si los buques de dicho porte no podian traerse del extranjero, forzoso ha sido construirlos en España, con lo cual la industria constructora ha salido beneficiada por más que hayan costado los buques más caros que si se hubieran hecho en el extranjero.

El derecho diferencial representa naturalmente el mayor coste de nuestros buques comparado con el de los procedentes del extranjero. De modo que si se suprimiera ese derecho, vendria á resultar que un buque español, costando 90 pesos, no podria competir con un extranjero que cuesta 70. Por tanto, es indudable que ese derecho, más ó ménos fuerte, favorece á nuestra industria de construcciones navales.

El Sr. GISBERT: Y ¿qué le parece al Sr. Vila? ¿Cree S. S. conveniente proteger á una industria que da sus productos un 50 por 100 más caros que los análogos extranjeros?

El Sr. VILA: Yo soy de opinion que si algunos de los efectos que producimos cuestan un 50 por 100 más que en el extranjero, debemos no producirlos y dedicarnos á otra cosa. Pero como el valor que en España tienen muchos objetos es ficticio, porque es efecto de las trabas que tiene la industria que no puede moverse sin pagar fuertes contribuciones y mil gabelas, creo tambien justo ántes de abandonar una industria que se vea detenidamente si libre podria existir; y en este caso la ampararia, no en el contrario. Tengo el convencimiento de que la disminucion de las trabas y cargas redundarian en beneficio del comercio, en beneficio de la nacion, en beneficio del contribuyente, en beneficio de todos, y que España podria producir más barato y ser una de las primeras potencias de Europa.

Digitized by Google

Pero por desgracia, léjos de disminuirse esas trabas, cada dia se nos aumentan, y en lugar de favorecerse la industria, parece como que se quiere ahogarla en su cuna, pues apenas nace, se la dice «contribuye.»

Esto no es hacer un cargo á nadie.

Comprendo que las naciones tienen sus gastos, y los individuos la obligacion de atender á ellos; yo estoy pronto á contribuir y daria con gusto todo cuanto tengo por mi país; pero cuando no es necesario ese sacrificio, cuando mediante una administracion un poco más liberal podria desarrollarse la riqueza del país y se hace todo lo contrario, que no se extrañe que no adelantemos. Dénsenos medios de abaratar la construccion española, abaratando las primeras materias, y entónces, yo á lo ménos por mi parte, no temería la competencia de los extranjeros.

El Sr. FIGUEROLA (De la Comision): Por la ley del año 37 se prohibió la construccion y carena de buques en puerto extranjero, no solo para los barcos mercantes sino tambien para los de guerra, si bien en cuanto á éstos no ha continuado dicha prohibicion en la práctica. Pues bien: el Sr. Vila sabe que la navegacion va inclinándose á los barcos de hierro, y como esos buques de hierro no se construyen en España, hay que hacerlos precisamente en el extranjero.

Yo desearía saber qué influencia puede ejercer para los buques de hierro de alto bordo la existencia de la ley del 37, prohibitiva solo de la construccion ó reparacion de buques de madera, puesto que entónces no se conocian los de hierro. ¿No cree el Sr. Vila que va disminuyendo en España la construccion de buques de madera?

El Sr. VILA: Va disminuyendo en efecto en cuanto á número, pero no en cuanto á toneladas, pues son de mucho mayor porte los que hoy se construyen. Por lo demas, tambien en los astilleros nacionales se harán buques de hierro el dia que se den facilidades para hacerlos.

El Sr. FIGUEROLA: Mi pregunta es, si en virtud de la ley prohibitiva de construir en el extranjero buques que entónces solo eran de madera, habiendo aparecido luégo los barcos de hierro, esta construccion hace competencia á la de madera. Deseo saber si en opinion de un constructor tan inteligente y poderoso como el Sr. Vila va disminuyendo la construccion de buques de madera de alto bordo, porque esto importa mucho para la cuestion.

El Sr. VILA: La construccion de buques de madera de alto bordo va aumentando cada dia. Los barcos de hierro están sin duda llamados á hacer una gran competencia á los de madera, si bien no sirven para todas las navegaciones ni pueden componerse en todas partes.

El Sr. FIGUEROLA: Desearia que se consignara este hecho.

El Sr. GISBERT: Tenga el Sr. Vila la bondad de decirnos si cree que es absolutamente necesario, ó por lo ménos muy conveniente, para proteger la industria de construcciones navales, el que subsista la prohibicion de carenar en el extranjero, tal como hoy se encuentra, concediéndose solo el permiso para el carenamiento en caso de avería grave que impida al buque salir sin repararse del puerto extranjero.

El Sr. VILA: No creo necesario mantener la prohibicion absoluta, que en rigor causaria muchos más daños al naviero que beneficios al constructor. Podria darse alguna más libertad, y yo no creo que pudiéramos quejarnos si así se hiciera.

El Sr. CORROZA (De la Comision): ¿Y le parece al Sr. Vila que la libertad completa de carenar en el extranjero podria producir en la industria de construccion naval una disminucion notable?

Digitized by Google

El Sr. VILA: Eso ya es otra cosa. Yo diré francamente que si se permite con toda libertad á los barcos nacionales ir á carenarse al extranjero concluirá la construccion nacional, porque á la sombra de la carena se construirán barcos; pues yo mismo me comprometo á hacer uno nuevo sobre un pedazo de quilla. Por consiguiente, estoy muy conforme en que se dé libertad de carenar y áun de mejorar los buques en los casos que sea necesario para que ni él ni los tripulantes corran peligro alguno; pero que esa libertad no sea absoluta ni á voluntad de los navieros, para evitar, repito, que con el nombre de carena se haga un barco enteramente nuevo.

Se leyó la pregunta 12, que dice así:

«Influencia que en el desarrollo de la industria de construcciones navales ejercerian: primero, la supresion de aquellas prohibiciones: segundo, la disminucion de los derechos que pagan varios de los materiales y objetos elaborados necesarios para la construccion y armamento de los buques y son de procedencia extranjera; y tercero, la permision de introducir con un pequeño derecho los diques flotantes, varaderos, máquinas, herramientas y aparatos en general indispensables para la construccion y reparacion de los buques.»

El Sr. GISBERT: Ha contestado el Sr. Vila: (Véase la informacion escrita.)

El Sr. FIGUEROLA: Nos ha dicho el Sr. Vila que en la construccion de sus buques entran por tres cuartas partes los efectos extranjeros: de modo que, contestando afirmativamente á la pregunta que nos ocupa, dice que á medida que se disminuyeran los derechos que pagan los materiales, él podria abaratar la construccion.

Yo deseo que precise más la cuestion, y que diga el precio á que construiria cada tonelada, contando con la supresion de todos los derechos que ahora se exigen á los materiales extranjeros que él emplea, contando con maderas de Galicia que S. S. dice son buenas, y contando tambien con operarios de aquel país en donde el salario no debe ser crecido.

El Sr. VILA: Todo lo que se rebajasen esos derechos podria yo rebajar en el coste de construccion y aún algo más; porque como emplearia ménos capital, tendria que cargar ménos interés á mis desembolsos.

El Sr. FIGUEROLA: Pero ¿qué efecto produciria para las construcciones del Sr. Vila la abolicion completa de todos esos derechos? ¿Podria dar sus buques al mismo precio que lo dan los constructores ingleses, franceses, italianos, etc., con quienes dice S. S. que hoy no puede hacer competencia?

El Sr. VILA: En este momento no puedo dar una contestacion exacta; pero me parece que se acercaria mucho el precio de mi construccion á la de los constructores extranjeros.

El Sr. GISBERT: ¿Ha visto el Sr. Vila la ley que se publicó al año pasado autorizando al Gobierno á rebajar los derechos arancelarios sobre las materias de construccion? ¿Qué beneficio cree que podria resultarle en su industria si los derechos sobre las maderas se suprimiesen?

El Sr. VILA: No sería muy grande, pero como muchos pocos hacen un mucho, siempre proporcionaria algun beneficio. Las maderas pagan á veces un flete tan exorbitante, que hay casos en que éste excede al valor de la carga.

El Sr. GISBERT: La Comision habria deseado oir al Sr. Vila, tan experimentado en este asunto, exponer de un modo preciso los resultados que producirian las medidas propuestas en esta pregunta, sobre todo en la parte relativa al levantamiento de las prohibiciones.

Digitized by Google

El Sr. VILA: Nada puedo ya añadir á lo que tengo manifestado sobre esos puntos.

Se leyó la pregunta 13, que dice así:

«Obstáculos que en nuestro país encuentra para su desarrollo la industria de construcciones navales, y medios que podria adoptar la Administracion pública para fomentarla.»

El Sr. GISBERT: Contesta el Sr. Vila diciendo: (Véase la informacion escrita.) ¿Tiene el Sr. Vila alguna cosa más que decir?

El Sr. VILA: No señor.

El Sr. GISBERT: Entónces voy á permitirme hacer á S. S. una observacion.

El Sr. Vila quiere que se declaren libres de derechos todos los objetos que no se producen en el país.

Respecto á maderas nada tenemos que hablar, porque realmente, si no las hay, no podemos hacer que de pronto se produzcan. Pero respecto de las anclas, planchas y cadenas tenemos alguna dificultad, porque miéntras el Sr. Vila nos pide que se eximan de derechos, hay otros, en otra forma interesados, que piden el aumento de los actuales. Este es el conflicto en que nos encontramos: ¿podria el señor Vila ayudarnos á salir de él?

El Sr. VILA: Por lo pronto estoy conforme con S. S. en que lo que no se produce en el país debe entrar libre de derechos, puesto que á nadie se perjudica en ello. Pero dice S. S. que por algunos se pide el aumento de derechos sobre las anclas y cadenas para protejer esta industria nacional. ¿Quién es el que esto pide cuando en España no se conoce semejante industria? ¿Quién puede quejarse de que no se impongan derechos á una cosa que nadie produce?

El Sr. GISBERT: Y respecto del laton ¿no habrá quien pida fuertes derechos para que no entre el extranjero?

El Sr. VILA: Siempre que el que se haga aquí sea tan bueno como el extranjero, yo seré el primero en estar conforme.

El Sr. PAZ (De la Comision): ¿No cree el Sr. Vila que se produzcan en el país los hierros para pernería y clavazon?

El Sr. VILA: Sí se producen, pero se expenden al comercio á un precio exhorbitante, y tengo la conviccion de que podrian darse mucho más baratos.

El Sr. NAVA (De la Comision): Dada la situacion del establecimiento del Sr. Vila cerca de otros dos pertenecientes al Estado, uno de ellos el arsenal de Ferrol, de grande importancia, y el otro la fábrica ó establecimiento de cobrería de Jubia, ¿no hace uso S. S. de los productos de esta fábrica en la cual se elaboran excelentes cobres? ¿Qué facilidades le proporciona para encontrar operarios y materiales el tener su establecimiento cerca del arsenal de Ferrol? ¿Pueden influir estas circunstancias en el coste que tengan sus construcciones facilitando al mismo tiempo sus trabajos?

El Sr. VILA: En cuanto á los cobres de Jubia son caros, pues cuesta la libra medio real más que la del cobre inglés, y además su calidad no puede compararse con la de aquel, pues miéntras éste dura hasta 10 años, el primero solo tiene 4 de vida. El cobre de Jubia podrá ser á propósito para la marina de guerra, pero no para la mercante que necesita planchas más delgadas.

Respecto de las otras preguntas, diré que es una ventaja y no despreciable el estar cerca del arse-

Digitized by Google

nal del Gobierno, porque allí siempre hay maestranza, y en casos de apuro vienen muchos, y la competencia entre los libres y los matriculados puede influir en el precio de los jornales.

Por lo que toca á facilitar materiales, hubo un tiempo en que la marina daba generosamente cuanto se la pedia, pero llegó á abusarse de esto, y la autoridad previno que se diera nada más que en casos de urgente necesidad, y comprometiéndose el que tomaba una pieza á devolverla dentro de un plazo dado. Por eso hoy el beneficio no es tan grande como ántes.

El Sr. NAVA: La observacion del Sr. Vila respecto á los cobres se ha limitado á las planchas, pero para la pernería y clavazon ¿encuentra S. S. que la extranjera es mejor y más barata que la similar española?

El Sr. VILA: La que empleamos en los fondos es en gran parte de cobre de Jubia; la demas y la clavazon del forro es de metal fundido en el Ferrol.

El Sr. NAVA: De modo que en cuanto á cobres, S. S. importa solo las planchas. ¿No ha ensayado S. S. nunca las de laton que se fabrican en Bilbao?

El Sr. VILA: Las he empleado alguna vez, pero no me han dado buen resultado, y tanto, que los capitanes siempre me encargan laton inglés. Tal vez desde entónces acá habrá mejorado la construccion en Bilbao, y lo celebraré.

El Sr. NAVA: ¿Suele emplear el Sr. Vila los desechos de los arsenales, principalmente en maderas de construccion? Y supongo que entenderá por desechos no lo que significa el rigorismo de la palabra, sino aquellas piezas que por ligeros defectos ó por no reunir las dimensiones y figuras que se exigen en los contratos no se reciben en los arsenales.

El Sr. VILA: Sí señor.

El Sr. NAVA: ¿Y eso le produce alguna baratura?

El Sr. VILA: Indudablemente. S. S. sabe perfectamente que en los departamentos se encuentran maderas muy buenas, pero que no sirven para las construcciones de guerra por no tener ciertas dimensiones; y yo, naturalmente, cuando se me ha presentado ocasion de comprar con economía la he aprovechado no pagando cuatro por lo que podia obtener por dos.

El Sr. NAVA: De suerte que es exacto lo que yo quiero hacer constar, es decir: que la proximidad de su establecimiento al arsenal de Ferrol puede influir ventajosamente en los precios de construccion.

El Sr. VILA: Efectivamente.

El Sr. NAVA: ¿No usa S. S. las lonas de la fábrica del Rojal, tambien inmediata á su astillero?

El Sr. VILA: Sí señor; pero hace años que no trabaja la fábrica y empleo con aceptacion las de Cervera y otras fábricas de Cataluña.

El Sr. PRESIDENTE: Por ahora puede retirarse el Sr. Vila, y la Comision le da las gracias por la amabilidad con que ha acudido á contestar á sus observaciones.


Digitized by Google

No habiendo acudido al llamamiento de la Comision ningun otro constructor de buques, se pasó á oir las informaciones de los armadores ó navieros.

Se presentaron reunidos á responder al interrogatorio correspondiente los señores Serra y Calsina, Serra (D. José María), Tintoré y Capella.

Se leyó la 1.ª pregunta, que dice así:

«Cual es en el comercio de Europa y en viaje redondo el precio corriente de los fletes en bandera española, y cual en bandera extranjara, bien se haya dirigido el buque á puerto donde se pague derecho diferencial, bien á puerto donde no se pague.»

Instado por el Sr. Presidente dijo

El Sr. SERRA: No es posible fijar el precio por ser absolutamente variable y no poder ningun buque nuestro competir con los extranjeros en negocio abierto.

El Sr. GISBERT: ¿Y podria decirnos S. S. las causas de esa variabilidad de los precios? ¿Y no podria por lo ménos el Sr. Serra darnos un promedio de esos fletes para aquellos puertos y aquellos artículos que más conozca S. S.?

El Sr. SERRA: Lo siento mucho, pero no puedo complacer á S. S.

En España no hay viaje redondo; la razon es muy sencilla: nuestro país no produce sobrantes para exportar, y desde el momento en que no puede hacerse un flete de ida no puede fletarse un buque en viaje redondo, pues que nuestros buques generalmente salen en lastre y vuelven cargados de los efectos que adquieren en otra parte.

En cuanto á las naciones con quienes estamos más en relacion, son: Noruega, para el bacalao y las maderas; Turquía, para el algodon, y Francia para varios productos de su industria.

El Sr. CAPELLA: Como con estas naciones nada tenemos que cambiar porque producen todo lo que nosotros producimos y más barato, de aquí que tengamos que mandar nuestros buques en lastre. Hace algunos meses que una casa de Barcelona ha puesto una línea de vapores para el tráfico con Alejandría; la mia hace tres ó cuatro que se halla en relacion con esos puntos y otros, y allí llevamos harina, plomo, esparto, todo lo que podemos; pero no á título de negocio, no como un verdadero comercio, sino en clase de lastre para utilizarnos algo de los gastos del lastre en que precisamente habia de ir el buque; los resultados hasta ahora no se conocen, pero creo que no serán ventajosos como negocio. Sin embargo, con tiempo, y procurando que nuestros productos sean más conocidos en aquellos países, me parece que podrá ser un recurso. Un buque de mi casa salió hace ocho dias con 1.500 quintales de carga entre harina, plomo, vinos de Málaga y esparto; y como la idea de los navieros es retornar con algodon, nos basta conducir esos artículos para ahorrarnos los gastos de lastres y deslastres, carga y descarga.

El Sr. FIGUEROLA: Dice el Sr. Serra que no es posible fijar el precio de los fletes porque es muy variable; sin embargo, voy á hacer una observacion. Nuestras relaciones mercantiles segun la Balanza de Aduanas, son precisamente navegaciones hácia Inglaterra, hácia Francia y hácia nuestras posesiones de Ultramar: algunas veces van nuestros buques á otro punto; pero la generalidad se dirige á las escalas indicadas. ¿Cómo es posible, pues, que no se pueda fijar un promedio anual del precio corriente de los fletes para ir un buque á Inglaterra, país donde no hay derecho diferencial de bandera, ó para ir á Francia que lo tiene, siendo la navegacion contínua y numerosa? Debe haber un distinto precio de flete segun se vaya á los puertos de una ú otra nacion. Al retornar aquí nuestros buques desde Inglaterra ó Francia están en condiciones de paridad, pues en llegando á España no hay que pagar derecho diferencial para su propio país. Por lo demas, al pretender que se fije un precio no quiero decir que sea absolutamente fijo y cierto para todos los artículos, sino que segun los géneros y la naturaleza del comercio que hagan las embarcaciones que normalmente vayan á esos puntos, debe haberse determinado de cierta manera su flete; yo deseo saber cual es el que se ha llegado á establecer.

Digitized by Google

El Sr. SERRA: He hablado ántes en el supuesto de que no existe el viaje redondo; mas debo advertir que yo tengo poco conocimiento respecto á los buques de vela en razon á que soy armador de vapores que hacen el tráfico entre Liverpool y España, y entre estos puntos no hay flete para viaje redondo.

El Sr. FIGUEROLA: Sin embargo, necesito insistir en mi pregunta, y como aquí lo que buscamos son datos, conviene que el Sr. Serra nos ilustre un poco acerca de este particular.

El Sr. SERRA: El flete de los buques que vienen de Inglaterra á España es cuando ménos un 25 por 100 de exceso en las mercancías generales que allí se embarcan para nuestro país; de aquí para Inglaterra tomamos el mismo flete que los ingleses cuando se presenta carga.

El Sr. GISBERT: ¿Podria al ménos decirnos S. S. qué diferencia hace en sus fletes como armador cuando dirige su viaje á países donde existe el derecho diferencial y á países en donde no existe?

El Sr. SERRA: Yo no conozco más tráfico que el que se hace con Inglaterra, en donde no existe el derecho diferencial.

El Sr. CAPELLA: En Francia hay derecho diferencial de bandera; pero aunque esa circunstancia podria producir diferencia en el flete, no la produce; lo que generalmente se toma para Inglaterra, para no ir en lastre, como ha dicho el Sr. Serra, es plomo, y este artículo lo llevamos al mismo precio que lo llevan los ingleses.

El Sr. GISBERT: ¿De modo que no pueden los señores informantes precisar la influencia que en el precio de los fletes ejerce el derecho diferencial de bandera, bien sea el que impone España á los buques que llegan á sus costas, bien el que deben pagar los buques españoles al llegar á las costas extranjeras?

El Sr. SERRA: El derecho diferencial no produce á los armadores beneficio alguno, pues habia de producirlo para la exportacion, y como ésta no existe, el beneficio es ilusorio.

El Sr. TINTORÉ: Ya ha manifestado el Sr. Serra que el viaje redondo no existe más que para los puntos como Inglaterra en que hay armadores y comerciantes que fletan buques, estableciendo un contrato en esta forma: «Tanto doy por viaje redondo,» ó «tanto doy por el flete de ida y regreso.» De modo que el armador se obliga á cargar á un flete tal que pueda tenerle cuenta lo que le abonan por el viaje de vuelta; estos son los únicos casos en que puede haber viaje redondo. Ahora los fletes varían muchas veces; yo que hago el comercio del carbon los he pagado en el mismo punto á 47 y á 17 schelines; cuando la guerra de Crimea envié allí buques que me salieron á 46 schelines, y concluida la guerra volvieron á bajar á 22 y 23: años en que hay falta de trigo en Inglaterra, los fletes bajan en proporcion al mayor precio del trigo. Nosotros, lo que cargamos para puntos extranjeros, lo hacemos á precios más bajos que ellos, porque contamos con la proteccion del viaje de retorno. Mi principal comercio, tanto en buques de vapor como en los de vela, ha sido con Inglaterra, y últimamente he abierto una línea con Alejandría y los demas puntos de Levante; pues pienso recorrer toda esa costa.

Se leyó la 2.ª pregunta, que dice así:
«Qué relacion guarda generalmente el número de tripulantes de nuestros buques con el de los buques extranjeros de igual porte y aparejo en viajes análogos de Europa.»

El Sr. SERRA: Nuestros buques llevan una tercera parte más.

Digitized by Google

El Sr. FIGUEROLA: ¿Y qué razon hay para que lleven esa tercera parte más?

El Sr. CAPELLA: Hay una Real órden de 19 de Enero de 1858, que me parece que no consta en la *Gaceta*, pero que se pasó á las Comandancias de Marina, y en la cual se les previene que no dejen salir ningun buque sin llevar la tripulacion que le corresponda con arreglo á sus toneladas. No recuerdo bien la escala; sin embargo, diré que se manda que un buque de cabida de 100 toneladas no será despachado si no lleva 10 tripulantes; otro de 400, 14; y otro de 800, 17; y así sucesivamente: de modo que si se observara esa Real órden, nuestras tripulaciones deberian ser por lo ménos dobles que las de los buques extranjeros de igual porte; sin embargo, las Comandancias de Marina han tolerado que salgan con ménos gente; si bien algunas veces, cuando conocen que puede haber peligro, para no incurrir en responsabilidades, exigen que se aumente la tripulacion ó lo advierten particularmente á los capitanes de los buques. Por lo general, aproximadamente salen cargados nuestros buques en una tercera parte de tripulacion más que los de otros países; y digo aproximadamente, porque no puede fijarse un dato exacto, pues segun el aparejo de un buque, aunque tenga el mismo tonelaje, pueden ahorrarse dos, tres, y hasta cuatro plazas. Además el tonelaje no está en proporcion con la tripulacion, porque si un buque de 400 toneladas lleva 12 hombres, otro de 800 no lleva 24, sino 17 ó 18; pero en lo general, repito, que nuestros buques van un tercio más recargados que los extranjeros.

El Sr. FIGUEROLA: ¿Y conocen los comerciantes de Barcelona ó han visto esa Real órden á que S. S. alude?

El Sr. CAPELLA: Yo la he visto por copia, no auténtica, y cito la fecha de la copia que se me facilitó, que es 19 de Enero de 1858.

El Sr. FIGUEROLA: Acaso fuese una Real órden en que se pidieran datos ántes de escribir disposiciones; si no es así, desearia saber si el comercio de Barcelona ha dirigido algunas observaciones sobre el cumplimiento de un precepto que podria causarle grande estorsion en sus intereses y su tráfico.

El Sr. CAPELLA: He leido esa Real órden, y me parece que es dispositiva, puesto que se mandaba á los comandantes de Marina que no consintiesen el despacho de buques que no fuesen tripulados con arreglo á la tarifa que acompañaba, y hasta los mismos términos de ella indican que no podia ser consulta toda vez que se decia: «Los buques de *tantas* toneladas llevarán *tal* tripulacion.» El comercio de Barcelona, sin embargo, no ha hecho reclamaciones formales, pues nunca se ha exigido el número exacto de tripulantes que pide esa Real órden, por más que algunas veces las Comandancias, apoyadas en ella, han obligado á aumentar la gente del barco.

El Sr. GISBERT: Y si esa Real órden no existiese tal como la indica S. S., ó si existiendo se derogase, ¿cree el Sr. Capella que nuestros buques llevarian el mismo número de tripulantes que los buques análogos extranjeros?

El Sr. CAPELLA: Nuestros buques no han adoptado todavía en su mayor parte los adelantos introducidos en el aparejo, que son los que más ayudan á la economía de brazos: los que se construyen ahora ya se hacen con aparejos á la americana, con lo cual hay un ahorro de tres ó cuatro hombres por buque; pero como todavía son muchos los antiguos, y como no es fácil cambiar en un momento el aparejo, no podrán irse tocando los resultados favorables, sino lentamente y á medida que vayan desapareciendo los construidos con arreglo al antiguo sistema que, hoy por hoy, forma la mayoría de la navegacion.

Digitized by Google

El Sr. PRESIDENTE: Pues bien: dadas las condiciones de igualdad de aparejo, ¿sin esa Real órden nuestros buques llevarian más ó ménos tripulacion que los extranjeros?

El Sr. CAPELLA: Llevarian la misma exactamente.

El Sr. TOPETE (De la Comision): De modo que el aumento de una tercera parte es consecuencia de esa Real órden que se ha citado y que no ha llegado á cumplirse, pues si se cumpliera, sería mayor el número de tripulantes. Asimismo hemos oido que las Comandancias de Marina no suelen cumplir la Real órden indicada, y yo quisiera que se aclarara si esa falta de cumplimiento es general, ó solo peculiar á determinados puertos.

El Sr. CAPELLA: No creo que sea general, sino de algunas Comandancias. Yo puedo decir que la de Barcelona no forma empeño en la observancia de esa Real disposicion.

El Sr. TOPETE: Creo muy oportuno manifestar aquí, que, no obstante lo indicado por el Sr. Capella, los capitanes en lo general son libres para tripular sus buques con el número de hombres que tengan por conveniente; si alguna Comandancia ha fijado el mínimo de tripulantes para cada porte y clase de embarcacion, habrá sido quizá como consecuencia de revistas de inspeccion; pero no existe Real órden que derogue el art. 24, tít. X de las Ordenanzas de Matrículas, que, como he dicho, concede á los capitanes ó patrones entera libertad para señalar el número de marineros que han de componer sus tripulaciones. No dudo que si fuese necesario, el Gobierno hará cumplir lo preceptuado en la Ordenanza.

El Sr. TINTORÉ: No añadiré á lo expresado por mis compañeros, sino que los extranjeros regularmente navegan con demasiada poca gente y quizás á eso debe atribuirse el mayor número de naufragios que hay entre ellos; pero si se mira al número de los tripulantes con relacion al tonelaje, probablemente nosotros llevamos más que los extranjeros, porque nuestros buques están destinados á cierta clase de comercio que exige condiciones distintas que el de otros países, cuyos barcos llevan artículos de exportacion que pesan mucho y representan poco valor. Así es, que si tomamos por tipo el número de toneladas por tripulacion, encontramos que llevamos más en razon á que el comercio que hacemos con Europa es de artículos de más valor que el que hacen los extranjeros con España.

El Sr. SERRA (D. José María): Además, debe tenerse presente, como se ha indicado, que vamos modificando nuestro aparejo, aunque son todavía muchos los buques que no lo tienen nuevo, y lo cierto es que por las Comandancias de Marina se les exige la tripulacion en proporcion de tres á dos; es una exigencia que no hemos podido vencer á pesar de que con los nuevos aparejos podemos llevar la misma marinería, y quizás ménos que los extranjeros, pues nuestros marinos son mejores que los suyos.

Se leyó la 3.ª pregunta, que dice así:
«Si encuentra con facilidad el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de sus buques, tanto por lo que respecta al personal marinero, como al de los fogoneros y maquinistas.»

El Sr. SERRA: Para mis vapores encuentro con facilidad marinería, así como tambien fogoneros; maquinistas no, pues éstos hay que tomarlos en el extranjero.

El Sr. CAPELLA: Pues yo declaro que respecto á buques de vela, á veces no existe esa facilidad de que habla el Sr. Serra; precisamente ántes de ayer, dia en que salí de Barcelona, no se encontraban en el puerto sino pagándolos muchísimo; esto sucede con frecuencia en dicho punto, viéndose detenido un buque dos y tres dias sin poder hacerse á la mar por falta de tripulacion, no habiendo más remedio para adquirirla que aumentar los salarios desproporcionadamente.

Digitized by Google

El Sr. GISBERT: ¿Y qué medios podria emplear la Administracion para evitar ó corregir ese mal?

El Sr. CAPELLA: Se cree que la supresion de las matrículas aliviaria mucho el mal; sin embargo, no tengo mi opinion formada sobre el particular, y por lo tanto me abstengo de emitir un juicio que podia ser aventurado.

El Sr. TINTORÉ: Para los vapores no encontramos dificultad en procurarnos marineros, ya porque siendo los viajes más rápidos, la tripulacion vuelve más pronto á ver á sus familias, y ya porque se ve que desde 1.° de Enero hasta 31 de Diciembre tienen el salario asegurado; esto en cuanto á los marineros. Para maquinistas hay que recurrir á los ingleses, pues aunque yo al principio traté de poner un suplente español con objeto de crear maquinistas de nuestro propio país, tuve que desistir de mi idea sin obtener el resultado que deseaba.

El Sr. SERRA (D. José María): Es importantísimo para el presupuesto de nuestra navegacion tener en cuenta el coste de la marinería que estamos pagando de una manera exorbitante comparativamente con otras naciones, y eso sin referirme á Rusia ni á Grecia que tienen los marineros más baratos de Europa. Los altos salarios que nosotros nos vemos obligados á satisfacer, dependen, segun mi criterio, de la existencia de las matrículas de mar; pues como no hay aquí la libertad que para esa industria tienen otros países, resulta que habria una porcion de marineros aptos y dispuestos para embarcarse en la marina mercante, si no tuvieran el aliciente del privilegio que les conceden las matrículas para ocuparse en las operaciones del muelle, en los que con dos ó tres dias de trabajo á la semana ganan lo suficiente para mantener su familia. Además, las matrículas son un foco perenne de vicio y perversion en los puertos de mar, que es otra de las razones por que debian desaparecer.

El Sr. GISBERT: ¿Creen, pues, los señores informantes que la existencia de las matrículas influye desfavorablemente en la marina mercante?

Los Sres. CAPELLA y SERRA (D. José María): Es un hecho positivo.

El Sr. TINTORÉ: Cada uno tiene su opinion, y yo abrigo la mia particular. No entro á examinar el régimen de matrículas, pero como navieros, es indudable que nosotros no reportaremos ventaja de su supresion; cuatro vapores tengo, y puedo asegurar que jamás me he visto obligado á suspender un viaje por falta de marineros, miéntras que habiendo construido una casa he encontrado varias veces que me faltaban para los trabajos albañiles, carpinteros, picapedreros, ó alguna otra clase de jornaleros: por consiguiente, creo que las matriculas son susceptibles de mejoras, que deben hacerse en ellas todas las modificaciones que vayan exigiendo los adelantos del tiempo; pero no me parece que deben suprimirse, pues cuando una cosa lleva tantos años de existencia, algo bueno ha de tener, y mucho más considerando que Francia no ha querido suprimirlas, y otras naciones que no las tienen, más bien que de seguir así, tratan de establecerlas. Así, pues, las matrículas con las modificaciones reclamadas por los progresos de la época, pueden y deben subsistir en beneficio de los mismos navieros, pues ahora sabemos que tomamos un marinero, y en otro caso no sabríamos más sino que tomábamos un hombre.

Respecto á los salarios diré que nosotros damos á los fogoneros 18 duros al mes, á los marineros de 12 á 14, á los paleros 12, y á los muchachos de cámara 8 ó 9, segun la ocupacion á que se dedican.

El Sr. FIGUEROLA: Veo que los señores que son navieros de vapor no hallan dificultad para formar sus tripulaciones, teniendo únicamente alguna los armadores de buques de vela. Sin embargo, una indicacion que he oido del Sr. Serra da orígen á la pregunta que voy á dirigirle. Dice S. S. que no puede tener marineros porque éstos en dos ó tres dias ganan en el muelle lo suficiente para vivir toda

Digitized by Google

una semana, y no se encuentran con gana de sufrir las penalidades de la mar; pues bien: ¿no le parece al Sr. Serra que esto debia conducir á aumentar el número de matriculados y no á disminuirle como sucede?

El Sr. SERRA: Aunque la cuestion que suscita el Sr. Figuerola no es de nuestra incumbencia resolverla, contestaré á S. S. que las trabas que hay en marina para los matriculados respecto al servicio militar y otros, hacen que no sea su número tan grande como podria creerse. Y así es, que solo los hijos de aquellas familias acostumbradas á vivir bajo el amparo de la Autoridad de Marina son los que se inscriben, pues no hay aliciente para que el terrestre quiera pasar á marino. Disfrutan, es cierto, ventajas; pero los inconvenientes con que se compensan quitan todo incentivo para que no haya más matriculados que los que se encuentran en las condiciones indicadas.

Por lo demas, yo no he dicho que hubiera dificultad para formar la tripulacion; es cuestion de precio; es cuestion de oferta y demanda, que, como es natural, está en relacion del mayor ó menor número de personas á quienes hay que acudir para un trabajo dado. Y basta, señores, acercarse á un muelle para ver cómo abundan los jóvenes robustos que pudiendo dedicarse á las faenas de la mar embarcados en un buque, prefieren estarse en tierra con los brazos cruzados, pues con media semana ó dos dias de trabajo tienen bastante para vivir ellos y sus familias; y por lo tanto no quieren exponerse á los contratiempos de una larga navegacion. Esto es lo que nos hace pagar muy caros los marineros, aumentando el presupuesto de nuestros gastos.

Respecto á los maquinistas, no podemos formarlos en España, pues nuestros talleres carecen de la proteccion que era de esperar en razon á que no guardan armonía en nuestros Aranceles los derechos de las primeras materias con los de la materia ya elaborada. Así es que esos establecimientos están poco ménos que muertos, y como en ellos es donde debian formarse los maquinistas, no los tenemos en España sino con muy raras excepciones, como por ejemplo, la de un pariente mio que está navegando en los vapores de Lopez, muy querido por cierto de sus jefes. Por el contrario, fogonistas y paleros que no necesitan el mismo aprendizaje, los encuentran en abundancia los que los buscan.

El Sr. TOPETE: Dice el Sr. Serra que en el trabajo de los muelles hay un estímulo para que no vayan á navegar los hombres que á él se dedican: quisiera que S. S. me explicara á qué trabajos de muelle se refiere.

El Sr. SERRA (D. José María): A los de carga y descarga.

El Sr. TOPETE: Los trabajos de carga y descarga están libres hace tiempo.

El Sr. SERRA (D. José María): Están libres hasta el momento en que el género está colocado sobre el muelle, pero desde el muelle al buque hay todavía bastante trabajo para alimentar á la gente de que nos ocupamos, y con los hechos podria convencerse el Sr. Topete de lo verídico de mi asercion.

El Sr. TOPETE: No dudo de la exactitud y veracidad con que habla el Sr. Serra, pero quiero dejar aclarado lo relativo á las matrículas, pues es una institucion que se está reformando y que todavía admite una porcion de modificaciones que el Gobierno está dispuesto á hacer, y que yo anuncio aquí como su representante: pero me parece que el Sr. Serra padece una equivocacion al decir que puesto el bulto en el muelle está ya coartada allí la libertad de la industria.

El Sr. SERRA (D. José María): En efecto: no pueden los terrestres trabajar del muelle al buque.

El Sr. TOPETE: Esa es la equivocacion de S. S. Es verdad que los terrestres no tripulan ni manejan las embarcaciones empleadas en la operacion, pero pueden hacer los trabajos del muelle al buque


Digitized by Google

que carga atracado, ó á la embarcacion que conduce la carga, en caso contrario. Que en ciertas faenas no se empleen sino personas prácticas, es muy lógico; el mismo Sr. Serra cuando trate de abarrotar ó estivar la carga en el buque, seguramente que empleará gente idónea, que en lo general es la matriculada para ejercer las industrias marítimas.

El Sr. SERRA (D. José María): Podré estar equivocado en cuanto al repartimiento de los trabajos entre terrestres y marineros: pero lo que sí sé, es que el trabajo de los matriculados sobre el muelle, en el puerto de Barcelona es sobrado importante para alimentar una porcion de hombres; y que si los terrestres tuvieran en ellos participacion, si no gozaran los matriculados de ese privilegio, tendrian que navegar y con su concurrencia abaratarian los salarios de los marineros.

El Sr. TOPETE: Entónces con representar y decir que allí no se cumple la ley vigente está la cuestion concluida; pues aquí estamos en el caso de aclarar lo que está ya reformado, y no tomar como regla ó disposicion legal lo que tal vez puede ser efecto de la interpretacion equivocada que le dé una autoridad.

El Sr. SERRA (D. José María): Indudablemente será, como dice el Sr. Topete; sin embargo, la Comision debe tener por cierto lo que ántes he manifestado, y siento haber quizá ofendido á álguien con lo que he dicho.

El Sr. PRESIDENTE: Nada de eso; aquí no se ha ofendido á nadie al presentar indicaciones sobre tal ó cual reforma que necesite una cosa de las relacionadas con el objeto de nuestras sesiones: pero ruego á los señores informantes que con tanto celo y patriotismo se han prestado á venir á ayudarnos con sus luces en nuestra tarea, así como tambien á los individuos de la Comision, que no entren en debates, porque nuestro fin en este momento no es otro que el de oir y recoger datos y noticias para desempeñar cumplidamente nuestro cometido.

El Sr. FIGUEROLA: Sr. Presidente, reclamo de V. S. completa libertad para que los señores informantes puedan decir cuanto gusten.

El Sr. PRESIDENTE: Tienen toda la que necesiten para manifestar cuanto se les ocurra dentro del objeto de estas sesiones.

Se leyó la pregunta 4.ª, que dice así:

« Cuales son los gastos que por tonelada pueden calcularse por razon de sueldo y rancho de las tripulaciones en los buques españoles, tanto de vela como de vapor, y cuales son los que por idénticos conceptos pueden calcularse en los buques extranjeros. »

El Sr. SERRA y CALSINA: Hombre por hombre, creo que con los ingleses estamos equiparados, por la razon que ántes he dicho, que llevamos una tercera parte más de tripulacion: pero con los del Norte nos hallamos, cuando ménos, con una diferencia de dos tercios en contra nuestra, ya atendiendo al sueldo, ya al rancho, pues miéntras que nuestros marineros ganan 12, 14 y hasta 16 duros, los del Norte de Europa ganan 6 ú 8 el que más; con Francia estamos en igual caso; con los Estados-Unidos en desventaja, aunque no en la misma proporcion que respecto á los del Norte si se quiere fijar un número exacto. Creo que alguno de mis compañeros podrá dar mayores detalles.

El Sr. CAPELLA: Añadiré alguna observacion á las del Sr. Serra; calculo que siendo nuestra navegacion con Europa en buques que generalmente miden 200 toneladas, y los de los extranjeros de doble cabida, hay aquí dos diferencias: primera, la del menor gasto que comparativamente tiene un buque de mayor tonelaje; y segunda, el menor gasto que tienen los buques de otras naciones; pues

Digitized by Google

se comprende bien que un hombre nacido en Prusia, un marinero acostumbrado á la miseria, se contente con cualquier rancho, que no satisface á nuestros compatriotas hechos á la vida del litoral de España que es más desahogada. Creo que la proporcion, tomando por ejemplo un buque de 200 toneladas, será gastar al mes el nuestro unos dos escudos por tonelada más que el extranjero de la misma cabida. La diferencia consiste en las dos cosas, el mayor tonelaje y el menor gasto; de manera que si nos fijamos en un buque extranjero de 400 toneladas y se compara con otro español de igual porte, si aquel estaba gravado con un escudo en la tonelada al mes, el nuestro lo estará en un cuarto ó en un quinto más, como consecuencia tambien de la economía que el primero puede hacer en el combustible.

El Sr. TINTORÉ : A esto debo añadir que la proporcion de los gastos entre un buque de 1.000 toneladas y otro de 500 sería todavía mayor, pues si el de 500 sale á 5, el de 1.000 quizá no llegue á 2 y medio : los buques extranjeros generalmente dan ménos salarios á sus tripulaciones y gastan ménos en el rancho.

El Sr. PRESIDENTE : ¿Y no hay diferencia en el precio de los salarios y el rancho entre los buques de vela y vapor?

El Sr. SERRA (D. José María) : La tripulacion de los vapores quizás tiene una manutencion un poco mejor que la de los de vela, porque como nuestros buques hacen muchas escalas, la tripulacion tiene un trabajo más penoso, supuesto que navegan de noche y trabajan de dia.

El Sr. PRESIDENTE : ¿Y respecto á los jornales es lo mismo?

El Sr. SERRA (D. José María) : Quizás los de vela tengan que dar más estipendio á su gente, porque los marineros de vapores saben que tienen seguro su salario todo el año sin intermision alguna, y por esto se contentan con algo ménos.

Respecto á los gastos por tonelada creo que vienen á ser mayores en nuestros buques que en los extranjeros, porque los nuestros son de 150 á 200 toneladas, cuando los otros son generalmente de 500 con el mismo aparejo que nosotros y llevando igual número de tripulantes. Por esto en esa proporcion estamos en la de uno á cuatro escudos al mes, en razon á que nosotros no podemos tener buques del tonelaje que los extranjeros, ni competir con ellos, siendo como es nuestro comercio de exportacion, pobrísimo.

El Sr. FIGUEROLA : Desearia que los señores informantes dijeran si los oficiales de las naves tienen en España sueldos mayores ó menores que los extranjeros. Además el Sr. Serra ha hecho una indicacion : ha dicho que hombre por hombre somos iguales á los ingleses, y ha hablado de los países del Norte con quienes no tenemos grandes relaciones; pero ¿acaso los buques italianos tienen doble porte que los nuestros? Por otra parte convendria que nos dijera si tienen facilidad nuestros navieros para completar sus tripulaciones en los puertos extranjeros, ó si no es así y tienen alguna dificultad para hacerlo ; es decir, para completar la gente de sus buques con marineros extranjeros.

El Sr. SERRA y CALSINA : Cuando he dicho tripulantes he comprendido á todo el mundo, incluso el capitan y los oficiales, pues si á un capitan se le dan por la casa 20 duros más al mes, eso no es sino como gratificacion, pero no como exigencia suya.

El Sr. FIGUEROLA : ¿Y no dicen algo los señores informantes acerca de los buques franceses que tanta relacion guardan con los nuestros? Tampoco he obtenido respuesta á mi pregunta relativa á la facilidad de completar sus tripulaciones con marineros extranjeros.

Digitized by Google

El Sr. SERRA y CALSINA: Yo no he tenido necesidad de acudir á ese recurso, pues ya he dicho que he cubierto siempre con facilidad mis tripulaciones: es lo que puedo decir, al ménos en cuanto á la navegacion de vapor, que es la que conozco.

El Sr. TINTORÉ: En España, los navieros que hacemos el comercio con Europa hemos procurado construir buques con arreglo á las necesidades del servicio á que los destinamos. Así es que si se toma por tipo la tonelada, tendremos mayores los salarios y la manutencion que los extranjeros, porque generalmente importamos artículos de algun valor aunque de poco peso; uno de los principales objetos de nuestro comercio con Europa en buques á vela es el bacalao, artículo que exige barcos cuyo cargamento no exceda de 3 á 4.000 quintales. Por eso la navegacion principal que hacemos con Europa es á los mares del Norte en busca del artículo indicado, para el cual hemos tenido que construir buques de mucho peso y de bastante andar, y de aquí el que nos salga tambien un poco más cara la tonelada.

El Sr. FIGUEROLA: ¿Y respecto á los marineros extranjeros?

El Sr. TINTORÉ: Yo he encontrado siempre facilidad para llenar mis tripulaciones en España.

El Sr. SERRA (D. José María): En las Ordenanzas de Marina hay una condicion que solo existe en el nombre, y es la de que podamos tripular con una tercera parte de marineros extranjeros. Pero esto se nos ha negado siempre por más que sería una economía muy importante en nuestro presupuesto. En cuanto á si nuestra marina mercante puede equipararse con la francesa, diré que estamos distantes de ello, porque sus salarios son menores, sus buques de mayor porte y con la misma tripulacion, razon por la que compiten con ventaja con nosotros.

Acerca del bacalao no tengo que añadir más, sino que es el artículo más importante que tienen nuestros buques para los retornos, porque el derecho diferencial es bastante más protector que en los carbones y en las maderas.

Se leyó la pregunta 5.ª, que dice así:

«Qué facilidades podrian darse á su industria relativamente á las carenas y reparaciones de los buques, tanto en los cascos como en las máquinas, y así en el reino como en sus viajes al extranjero, expresando hasta qué punto cree que satisface las necesidades de la marina mercante el uso de sus careneros que la marina de guerra les facilita cuando ella no los tiene ocupados.»

El Sr. SERRA y CALSINA: Creo que debe concederse la carena completamente libre en el punto donde se encuentre el buque, entre otras razones, porque nuestras leyes dicen: que cuando un buque sufra un deterioro, prévia la formacion de un expediente ante el Cónsul, pueda ser reparado de modo que pueda llegar á un puerto español á terminar su obra: esto, señores, es muy importante, porque un buque que llega á un puerto con averías, si sale de allí sin estar completamente reparado, no conserva la misma clasificacion que tenia al entrar, y por consiguiente, no obtiene el flete al precio que debia corresponderle; así es, que en mi opinion la carena debe hacerse libre y completa donde sea necesario. Respecto á los careneros españoles, cúmpleme declarar que nuestra marina de guerra nos los ha facilitado cuando los hemos pedido en caso de necesidad.

El Sr. SERRA (D. José María): Sin embargo, yo me atreveré á observar que el principio de libertad de carenas debe plantearse con sumo cuidado, porque á pretexto de esa operacion es fácil que salga un buque de España á un puerto extranjero para volver completamente transformado. A mi juicio basta que el buque se reponga á su primitivo estado, sin que se permita de ningun modo mejorarle; pues si existe el principio de la proteccion para la construccion de la nave, me parece que tambien debe existir para su carena.

Digitized by Google

El Sr. TINTORÉ: Abundo en las ideas del Sr. Serra (D. José María) respecto á que no debe permitirse el mejoramiento del buque; pero sí que se carene en los puertos extranjeros, pues sabido es, que si está desmantelado, si tiene averías, si no ofrece todas las seguridades para la navegacion no habrá quien le dé una tonelada de carga; además resulta otro inconveniente: puede un buque tener un buen flete para otro punto, y por la necesidad de venir á España ántes de acabar de repararse para continuar la carena empezada en el puerto extranjero, perder la ocasion que se le presenta, y cuando vuelva á salir de aquí no encontrar ya la carga que se le ofrecia. Los navieros, miéntras podemos, hacemos las reparaciones en nuestro país, porque á nuestra vista se ejecutan mejor y cuestan ménos; de modo que los buques españoles no irian al extranjero á carenarse, aunque no pagaran derecho alguno, no solo por esto, sino tambien porque estando mal, tendrian que ir en lastre, verificándolo únicamente en el caso de un buque construido con maderas malas, y que por lo mismo nunca podria ser bueno, pues en la construccion naval todo debe guardar una relacion perfecta desde el clavo más pequeño hasta la pieza más grande; y uno hecho con malas condiciones jamás logrará ser clasificado entre los de primera clase. Creo, pues, que las carenas deben hacerse donde sea necesario á los buques, considerando que esta operacion no puede mejorarlos, sino únicamente volverlos á su antiguo estado.

Se leyó la pregunta 6.ª, que dice así:

«Cuales son las trabas que en su concepto impiden el desarrollo de la marina mercante española en el comercio de Europa, y cuales las ventajas positivas, expresadas en números si posible fuera, que á la misma resultarian de su supresion.»

El Sr. SERRA y CALSINA: Las trabas para mi navegacion son pocas; lo que impide el desarrollo de nuestra marina mercante es el que no tengamos bastantes artículos para exportar del país.

El Sr. CAPELLA: Existe además una exorbitancia de derechos, y sobre todo lo peor es que tenemos que pagarlos en todos conceptos. Un buque al salir de nuestros puertos, paga por el consumo de provisiones, y cuando vuelve despues de haber consumido la mitad, paga otra vez por lo que trae; agravándose el mal con la circunstancia de que, como ha dicho muy bien el Sr. Serra, no tenemos nada que cambiar á excepcion de plomo y esparto; así es que sentimos la necesidad de consumir los géneros ó artículos de otras naciones aunque nos cuesten caros, pues estamos acostumbrados á vivir casi del extranjero. Esta dificultad ó carencia de exportacion hace que nuestra marina no pueda tener todo su desarrollo; los mismos buques extranjeros que vienen á nuestros puertos retornan en lastre, pues no hallan aquí nada que exportar, porque si hubiere algo que pudieran llevar, claro es que no saldrian en lastre, siquiera tomaran cosas de poca importancia que les ahorrasen los gastos del mismo.

El Sr. TINTORÉ: Trabas, relativamente hablando, aparte de la del derecho diferencial, que tienen los extranjeros y no nosotros, no tenemos más que las que existen tambien para los buques en las demas naciones respecto al comercio ó la navegacion de altura; pero tocante al de cabotaje hay muchas, muchísimas que podrian suprimirse; particularmente los buques de vapor tienen el practicaje que es forzoso y cuesta quizás 5.000 rs. en un viaje redondo de Barcelona á Santander. Debería suprimirse el que fuera obligatorio tomar prácticos, pues nuestros capitanes conocen muy bien la entrada y salida de los puertos. Los gastos de sanidad son tambien un entorpecimiento: no tengo datos para precisar su importe, porque no pensaba que habria de tratarse este punto; pero se los enviaré á la Comision para que pueda tenerlos á la vista.

El Sr. SERRA (D. José María): Estoy perfectamente de acuerdo con el Sr. Tintoré acerca de la indicacion de las trabas y gastos que tenemos, consistentes en derechos de puerto, anclaje, faros, carga y descarga y otra porcion de gravámenes, así como tambien en lo de los prácticos, que en mi concepto es hasta ridículo, pues en los fuertes temporales el buque ha pasado como ha podido, ó se ha estado

Digitized by Google

fuera del puerto esperando á que se calmaran; y para entrar ó dirigirle al puerto en buen tiempo, bastan y sobran los capitanes que suelen saber más que los prácticos.

En cuanto al derecho diferencial, diré que, teniendo que luchar con todas estas gabelas, y siendo tan escasa la exportacion en la actualidad y miéntras no adelanten más en nuestro país las industrias auxiliares de la navegacion, la supresion del sistema protector sería la ruina de la marina mercante española. Para importar en buques de vela tampoco tenemos más que el bacalao, pues el carbon y las maderas no podemos traerlos, y lo que exportamos, las pocas mercancías con que cargamos nuestros buques, no se cargarian si desapareciera el derecho diferencial, y nuestros buques quedarian completamente fuera del tráfico, porque no podriamos competir con las potencias de Levante, la Rusia, la Holanda y el Austria, que tienen líneas subvencionadas, por lo cual las sería fácil trasportar á menor precio todos los artículos con que hoy comerciamos.

El Sr. FIGUEROLA: ¿Creen los señores informantes que el practicaje es forzoso en todos los puertos? á mí me parece que no lo es.

El Sr. SERRA (D. José María): En el de Barcelona es forzoso para los buques de cruz, no para los de vela latina: creo que lo mismo pasa en otras partes; lo único que hay es que la tarifa de practicaje varía segun la naturaleza del servicio que se presta. En Tarragona es obligatorio á la entrada pero no á la salida; en Valencia á la entrada y á la salida, y con la desventajosa circunstancia de que el mismo practicaje se paga hoy que cuando no se podia entrar en el puerto; lo mismo se pagan 10 duros, por ejemplo, hoy que los buques se meten dentro del puerto, que cuando en otro tiempo tenia que salir el práctico á buscarlos hasta á dos millas á la mar. Igual es en Málaga y otros puntos.

El Sr. FIGUEROLA: Y en Cartagena?

El Sr. SERRA (D. José María): Lo mismo. En Vigo no es obligatorio, pero en la Coruña sí.

El Sr. TOPETE (De la Comision): En suma, hay tarifas establecidas para cada puerto segun su importancia y las dificultades que ofrece su entrada ó salida; pero en general puede decirse que las disposiciones vigentes marcan los puertos en que el practicaje es obligatorio. El comercio de cabotaje está favorecido en este concepto, y puedo anunciar á los señores informantes que el Sr. Ministro del ramo ha aconsejado á S. M. la medida de que no sea obligatorio el practicaje para los buques dedicados á dicho comercio, sea cual fuere su capacidad.

El Sr. PAZ (De la Comision): En el supuesto de continuar el derecho diferencial de bandera como protector de nuestra marina, ¿creen los señores informantes que no sería mucho mejor variar el recargo que hoy existe sobre el valor de los géneros que se trasportan, por un recargo de flete segun la importancia del género trasportado?

Hoy el derecho diferencial consiste, si no estoy equivocado, en un recargo sobre el valor del género. Pues bien: en lugar de establecer ese recargo para sostener la proteccion á nuestra bandera, ¿han formado juicio estos señores, y podrian manifestarlo, acerca de si sería más oportuno para la proteccion de que se trata establecer un recargo sobre el flete, es decir, sobre las toneladas de peso que se trasportan?

El Sr. SERRA y CALSINA: De ninguna manera podríamos nosotros aceptar eso, porque para ello necesitaríamos convenirnos con la persona con quien contratásemos el flete.

El Sr. PAZ: No es eso. Cuando viene un buque extranjero, el recargo que se impone pesa sobre el valor de los artículos que se trasportan, porque así creen algunos que se puede establecer un bene-

Digitized by Google

ficio á favor de nuestra marina para poder competir con la extranjera, que dicen tiene en el dia, digámoslo así, la exclusiva explotacion del trasporte de todo lo que son materias de gran peso, pero no de mucha importancia. Por eso pregunto yo si sería más conveniente la sustitucion que propongo.

El Sr. CAPELLA: Me parece aventurado el dar contestacion en este momento á una cosa que debe meditarse.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Sobre qué se ajustan los fletes, sobre el peso ó sobre el volúmen?

El Sr. SERRA: Sobre ambas cosas.

El Sr. PRESIDENTE: SS. SS. nos han dicho cual es la diferencia de flete en bandera nacional y en bandera extranjera, por consiguiente el máximum de la proteccion que se concediera á la marina española podria ser esa diferencia que hay entre el flete de una y otra marina. ¿Es que SS. SS. consideran que esto no es bastante todavía? Esto es lo que yo deseo que se me diga.

El Sr. TINTORÉ: A los navieros nos sería indiferente el que el tipo ó base sobre que se exigiese el derecho diferencial fuese sobre la tonelada de 1.000 kilógramos, debiéndose empero tener muy en cuenta que la tonelada se calcula de dos modos, esto es, por peso ó por medida. Por peso en aquellos artículos como hierro y otros metales que son muy pesados. Por medida en casi la mayoría de los restantes artículos. Como un buque conduce en tonelada de medida mucho menor peso que si fuese en efectos de mucho peso, para fijar la correspondencia entre unos y otros artículos, quizás pudiese servir de base un cálculo que sobre la correspondencia entre la tonelada de peso y la de medida hay en el Arancel francés. En el algodon, por ejemplo, se calcula que 400 kilógramos equivalen á la tonelada de 1.000 kilógramos; de modo que tomando para el derecho diferencial por tipo el peso, debe fijarse al algodon dos y medio tantos más de lo que se fija á los artículos de peso normal, si así puede decirse.

Se leyeron las preguntas 7.ª y 8.ª de este interrogatorio, que dicen así:

7.ª «Influencia que en el desarrollo de la marina mercante española han ejercido: primero, la prohibicion de introducir en nuestro país buques menores de 368 toneladas de 1.000 kilógramos (400 toneladas comunes): segundo, el tipo de los derechos arancelarios impuestos á los buques de mayor cabida: tercero, la prohibicion de carenar en el extranjero; y cuarto, la prima concedida á los constructores navales españoles.»

8.ª «En el caso de suprimirse el derecho diferencial de bandera, qué ventajas ó qué perjuicios podrán experimentar los navieros que se dedican á determinadas navegaciones; y si algunas de éstas sufrieran perjuicios, qué medios podria emplear la Administracion pública para evitarlos.»

El Sr. GISBERT: Atendida la íntima conexion de estas dos preguntas, la Comision ha acordado que se contesten á la vez por los señores informantes, á los cuales excusado parece encarecer su importancia, como asimismo el manifestarles que pueden con libertad completa emitir su dictámen y extenderse á cuantas consideraciones les sugiera su conocimiento práctico en la materia.

El Sr. SERRA: Respecto á la 8.ª pregunta diré, que en el caso de suprimirse el derecho diferencial de bandera, los perjuicios para la navegacion, al ménos para la que yo represento, serían de tal importancia, que me harian desaparecer por completo y arruinarme.

Yo no puedo competir con los vapores ingleses, únicos que dominan en el Levante, que son de 2.000 y de 3.000 toneladas, cuyo paso por nuestros puertos es constante; que salen de Inglaterra con una tercera parte de carga de varios géneros, y el resto de carbon, y que dejarian éste muy gustosos en cualquier parte para tomar las mercancías que se les proporcionasen para puertos españoles. Tanto es

Digitized by Google

esto asi, que para el Levante ninguna bandera puede competir con la inglesa, pues la italiana es impotente, y la francesa no va á esos puertos porque salen directamente de Marsella.

El dia que se quitara el derecho diferencial no tendríamos más remedio que cesar en nuestra industria. Si España pudiera producir en gran cantidad para exportar, podríamos luchar con los vapores ingleses, pues haríamos barcos de mayor tonelaje; pero hallándonos contraidos sola y exclusivamente al comercio de cabotaje, es imposible que podamos luchar con ventaja. Si se nos diera alguna compensacion equivalente al derecho diferencial la aceptaríamos; pero la supresion total de ese derecho, repito que nos arruinaria por completo.

El Sr. CAPELLA: El beneficio de la prima que se ha dado al que ha construido buques de más de 400 toneladas de cabida, ha sido en efecto un gran bien para la marina mercante, porque solo se han construido barcos de gran cabida en razon á que el que pensaba construir un barco de 250 toneladas por ejemplo, decia: con poco más y la prima que el Gobierno me abona, tengo un barco grande.

En cuanto al coste de los buques españoles varía mucho. Yo acabo de construir un buque en el astillero de Barcelona que ha merecido la clasificacion letra A, núm. 1, y que me ha costado á 75 duros la tonelada, tipo muy aproximado al que cuestan los buques norte-americanos que merecen igual calificacion.

En el Norte de Europa como en el de América la construccion de buques es más barata, ya por la baratura de maderas debida á la abundancia, ya tambien por la baratura de la mano de obra, pues los jornales son allí á menor precio.

Si nosotros tuviéramos las maderas cerca de los puntos donde construimos los barcos, de manera que fuera fácil y económico el trasporte, naturalmente la construccion abarataria: pero esas maderas están situadas en el interior, á veces en puntos que no tienen fácil comunicacion, lo que hace subir los portes; y esto, unido con otras cargas imposibilitan que construyamos barato, y por tanto que podamos competir con los extranjeros.

Si todos los obstáculos con que tropezamos se hiciesen desaparecer, naturalmente se abarataria la construccion, pero nunca llegaria á la baratura á que se cree generalmente que puede llegar.

Casos hay en que una misma cosa y en un mismo punto cuesta doble que otras, pues esto depende de multitud de circunstancias.

Los buques construidos en el Norte de Europa, son generalmente de pino y no tienen por lo tanto la duracion que los nuestros que son de roble. Bueno es que se tenga en cuenta esta observacion.

La járcia que empleamos es española, mejor que la extranjera, aunque más cara; y la lona, si bien su hilado y tejido es manufactura del país, no así el algodon que es su primera materia.

Concluyo manifestando que la construccion española desaparecerá ante el permiso de permitir la introduccion de buques hechos en el extranjero.

El Sr. TINTORÉ: Yo estoy interesado en algunos que se han mandado construir en España y han salido más caros que si los hubiera construido en el extranjero, porque nuestros cobres y todos los artículos que aquí empleamos están á mayor precio.

En Inglaterra hace quince años que fabrican un metal, cuya mezcla no sé cual es, que dura más que el cobre y cuesta ménos.

Por lo demas nuestras construcciones pueden ser tan buenas como las del extranjero, porque contamos con operarios tan aptos, por no decir mejores que los suyos. Solo que como muchas de las cosas que constituyen el aparejo de un buque están en el extranjero más baratas que aquí, por eso ellos pueden dar más barata la tonelada de construccion que nosotros.

Creo que la prima que se concede á los constructores de barcos de 400 toneladas para arriba deberia concederse á los constructores de barcos de menor cabida, supuesto que en la construccion de los unos y de los otros entran los mismos materiales, que recargados lo mismo para unos que para otros, ambos salen perjudicados.

Digitized by Google

En cuanto á la supresion del derecho diferencial, encuentro que sería la muerte y la ruina de nuestra industria marítima.

El Sr. SERRA (D. José María): Opino como el Sr. Tintoré, y no porque nuestros marineros ni nuestros capitanes sean ménos aptos ni tengan ménos conocimiento que los extranjeros; pero hay cosas en España que no está en la mano de ningun Gobierno el evitar.

Yo distingo ó divido la navegacion en dos clases: navegacion de vela y navegacion de vapor. En la de vela se trasportan aquellos artículos de mucho volúmen, de mucho peso, pero de escaso valor; miéntras que en los vapores, cuyo número va en aumento cada dia en todas las naciones y tambien en España, se trasportan todos los demas artículos. Un vapor que tenga 1.500 á 2.000 toneladas puede conducir á un flete, supongamos de 5 rs., obteniendo un beneficio regular, lo que á un barco de vela de 800 toneladas no le sería posible llevar á ese mismo flete sin ser completa su pérdida.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende esta informacion para continuarla mañana á las once.

Se levanta la sesion.

Eran las cinco y media.

Digitized by Google

Digitized by Google

SEGUNDA SESION

CELEBRADA EL DIA 7 DE MAYO DE 1866.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LOPEZ BALLESTEROS, DIRECTOR GENERAL DE IMPUESTOS INDIRECTOS.

Se abrió á las 11.

Se presentaron ante la Comision los señores Serra (D. José María), Serra y Calsina, Capella y Tintoré, armadores.

El Vocal Secretario, Sr. GISBERT: Continuando la informacion de los señores armadores, suspendida ayer, va á leerse otra vez la pregunta 7.ª de su interrogatorio. (Se leyó.)

El Sr. SERRA (D. José María): La prohibicion de introducir en España buques menores de 400 toneladas construidos en el extranjero, ha sido en mi concepto un medio eficaz de proteccion, porque así se ha podido construir en España con más holgura mayor número de buques.

Ha sido tambien una ventaja para la marina, porque cuando los navieros han pensado construir buques de 400 toneladas han calculado que por poco más, y no siendo el primer coste lo más importante, podian construir buques de 368 toneladas para arriba. Por consiguiente, nuestra marina ha aumentado en su porte, y el Estado ha tenido la ventaja de hacer crecer su materia impónible.

Con respecto á los derechos protectores arancelarios, tengo la opinion de que constituyen una condicion secundaria, pero áun así han contribuido á sostener á los constructores españoles.

En cuanto á la prohibicion de carenar en el extranjero, ha sido un poderoso auxiliar para la industria de construccion naval y sus auxiliares, sobre todo en las circunstancias en que el trabajo ha escaseado, pues indudablemente, á no haber existido esa prohibicion, en muchas ocasiones del año hubieran estado cerrados esos talleres.

Como naviero estaria más en mi interés que fuesen libres las carenas y reparaciones en el extranjero, porque la verdad es que en ciertas ocasiones nos vemos privados de admitir viajes ventajosos por la razon de que nuestros buques surtos en puerto extranjero, necesitados de reparacion y no pudiendo allí recibirla, no pueden clasificarse ventajosamente en las compañías extranjeras.

El Sr. FIGUEROLA: Habiéndonos dicho los señores informantes que la exportacion de España es nula, que no existe, y que la importacion es muy poca, siendo el bacalao el único artículo que da fletes á sus barcos, habiendo añadido que para traer el bacalao se requieren barcos finos, ¿qué interés pueden tener los armadores en que se promueva y aliente la construccion de buques grandes, si para

Digitized by Google

nada los necesitan, si no han de encontrar cargamento para ellos? Para el comercio de fuera de Europa lo comprenderia, pero no lo comprendo tratándose del comercio con Europa.

El Sr. TINTORÉ: Cuando nos hemos referido á buques de más de 400 toneladas, indudablemente hemos entendido que era para el comercio de Europa y para el de fuera de Europa.

Yo, además de naviero soy comerciante, y comercio en artículos de mucho peso como es el carbon de piedra. Pues bien: como la proteccion dispensada al carbon no es bastante, casi todo ese comercio se hace con buques extranjeros, sin que podamos emplear en él los buques españoles de 400 toneladas por la competencia que nos hacen los noruegos, los rusos y los de otras naciones del Norte, cuyos marineros no sé cómo se mantienen, y cuyos salarios, en algunos de ellos no pasan de 5, 6 ó 7 duros.

Hay otra circunstancia. Cuando el Báltico se cierra con los hielos, los buques de aquellos mares tienen que buscar fletes en otros países y aceptan cargamento á precios tales, que con ellos no es dable competir. Yo no he podido dedicar mis barcos de 400 toneladas al trasporte de carbon porque el derecho diferencial de bandera no me compensaba la diferencia de gastos.

No sé los derechos de consulado que pagan otras naciones, pero me parece que el tanto que cobran por tonelada los cónsules españoles es de 7 peniques en un flete que varía de 18 á 22 schelines.

Por otra parte, como el carbon de piedra cuando está destinado al consumo de vapores y de ferrocarriles no paga derecho, lo mismo es importarlo en buque español que en buque extranjero. Este es uno de los motivos por que, con grandísimo sentimiento mio, no puedo hacer este tráfico.

El Sr. ASENSI (De la Comision): ¿Qué derecho ha dicho el Sr. Tintoré que cobran los consulados españoles sobre el flete del carbon?

El Sr. TINTORÉ: No estoy seguro, pero me parece que es de 7 peniques por tonelada.

Se leyó la 8.ª pregunta, acerca de la cual dijo

El Sr. TINTORÉ: Ninguna ventaja podrian reportar los navieros de la supresion del derecho diferencial, ántes al contrario, lo que experimentarian sería su inevitable ruina, particularmente los que, como nosotros, se han dedicado al establecimiento de varias líneas de vapores. No creo que la Administracion pública pudiese adoptar medio alguno para compensar la proteccion que nos da el derecho diferencial, con el fin de evitar nuestra ruina, caso de que suprimiera ese derecho.

Todas las naciones hacen cuantos esfuerzos están en su mano para crearse una marina, pues conocen, y con sobrada razon, que es el elemento más fuerte con que puede contar un Estado, siendo imposible que pueda haber marina de guerra si no se tiene una buena y numerosa marina mercante. España no puede tener esta marina sino estando protegida por el derecho diferencial, pues le es imposible por ahora el luchar con la extranjera.

En el comercio de Europa el trasporte marítimo, desde la aplicacion del vapor, puede dividirse en dos clases; uno que se hace por medio de buques de vela y otro por medio de los de vapor. En los buques de vela se trasportan aquellos artículos que como el carbon, madera, brea, granos y otros son de mucho volúmen y poco valor, á excepcion del bacalao, que aunque es artículo de mayor valor, es trasportado en buques de vela de la cabida de 3 á 4.000 quintales, pues el consumo no exige que de una vez lleguen á un mismo puerto mayores cantidades. Todos los demas artículos de mayor valor se trasportan en los vapores, de modo que apenas hay en Europa un puerto en el que periódicamente no toque algun vapor. Los navieros de cada nacion han ido mandando construir sus buques adecuándolos á las necesidades de su comercio; y como las del español no son ni con mucho iguales á las del de otros países, particularmente á las del inglés, de ahí que nuestra marina mercante, lo mismo la de vela que la de vapor, sea generalmente de mucho menor tonelaje que las extranjeras.

Digitized by Google

En los buques, particularmente de vapor, los gastos de salarios y manutencion no aumentan en la proporcion de su cabida, de manera que en un vapor de 1.500 toneladas estos gastos no representan más que un aumento de 10 por 100 respecto del que tiene otro de 700 toneladas, siendo así que su capacidad para carga excede en mucho más del doble, pues el mismo lugar necesita para la colocacion de tripulacion un vapor de 700 toneladas que otro de 1.500. El número de oficiales y de maquinistas es el mismo en un buque que en otro, y la única diferencia que tiene un vapor de 1.500 toneladas comparado con otro de 700 es que aquel debe llevar dos marineros y tres fogoneros más que éste.

Por estas razones, un buque de 1.500 toneladas puede conducir los cargamentos á un precio bajo obteniendo un beneficio, miéntras que otro de 700 á ese mismo precio tendria una pérdida considerable.

Los ingleses, cuyo asombroso comercio puede únicamente graduarse viendo el inmenso movimiento de los puertos de Lóndres y de Liverpool, han ido construyendo vapores de tal capacidad, que el intentarlo cualquier armador español se habria considerado por los prácticos una locura.

España se encuentra colocada en medio del gran comercio que se hace entre las naciones del Norte y las del Mediterráneo, y al ir los vapores extranjeros de unos puntos á otros, forzosamente tienen que pasar por delante de varios nuestros.

Las líneas de vapores que más perjuicio causarian á la marina española, suprimido el derecho diferencial, son las inglesas que salen de Lóndres para Francia é Italia, y las que salen de Liverpool para el Mar Tirreno y el Adriático, y para Alejandría y otros puntos del imperio turco. La mayor parte de estas líneas están servidas por vapores de 1.500 á 2.000 toneladas, y como su capacidad para carga es inmensa, llevan de carbon todo el vacío que les puede quedar, lo que hace que ellos puedan cargar para los puertos de España á un flete á que los navieros españoles nos arruinaríamos.

Además, aunque nosotros tuviéramos buques de la capacidad que ellos los tienen, tampoco podríamos competir, pues aunque Inglaterra es la nacion con quien hacemos un comercio de mayor número de toneladas, no obstante, no hay para llenar periódicamente cada 15 dias un vapor de 1.500 toneladas para los puertos de España. Nosotros no podríamos tomar parte en el gran tráfico que los ingleses tienen con Sicilia, Alejandría, Grecia y Turquía, pues cada compañía tiene establecidas sus factorías ó casas de comercio en diferentes puntos, y áun muchas de las casas cargadoras tienen interés en los vapores y no es probable que diesen la carga á ningun vapor extranjero. Esto hace que el gran tráfico de Inglaterra al Mediterráneo y viceversa esté todo servido por compañías inglesas.

Esto lo tengo yo probado prácticamente: escribí en cierto tiempo á una casa inglesa preguntándole si podríamos obtener allí algunos fletes, y me contestó que aunque nosotros tuviésemos capital suficiente para mandar construir vapores de 1.500 ó 2.000 toneladas, no podríamos nunca contar con que Inglaterra nos diera el flete de una sola, pues las diferentes casas que hacen ese tráfico, le tienen tan encarrilado, que muy difícilmente se les podria escapar cargamento alguno.

Y así es natural: yo por mi parte he procurado lo mismo; y así es que en el año 1841 establecí una línea de buques de vela entre España é Inglaterra, eligiendo allá por puerto de término á Lóndres y despues á Liverpool. Pues bien: desde 1843 trataron varias casas de hacer el mismo negocio, pero como nosotros lo teníamos muy encarrilado y procurábamos que nunca nos faltase barco, los que quisieron hacernos competencia, áun ofreciendo alguna ventaja en el flete, tuvieron que desistir de su empresa. Y yo pregunto, si no pudo sostenerse una competencia con barcos de vela entre dos casas españolas, ¿podria sostenerse por un vapor español en un punto donde no conoce el idioma con otro vapor de aquella nacion, cuyas casas armadoras son ya conocidas desde infinidad de años? Es imposible: nosotros no podríamos, lo repito, tomar ninguna parte en el gran comercio que hacen los ingleses.

Lo que sucederia por el contrario con la supresion del derecho diferencial, es que los ingleses se apoderarian de la mayor parte del tráfico que hacen hoy nuestros buques.

Dice el final de la pregunta 8.ª: «¿Qué medios podria emplear la Administracion pública para evitar estos perjuicios?»

Digitized by Google

Señores: hay un inconveniente que no puede evitar ningun Gobierno de ninguna nacion. Hay muchas naciones de Europa que tienen líneas de vapores subvencionadas, como son Rusia, Austria, Holanda, Italia, Francia é Inglaterra, si bien las de ésta son solo para los correos: ¿y hay competencia posible con una línea subvencionada? ¿Qué vapor hubiera podido ponerse en competencia con nosotros cuando teníamos la línea de correos de la Habana por la que recibíamos del Gobierno una subvencion?

Algunos creen que la supresion del derecho diferencial de bandera nos abriria nuevos mercados porque podrian venir más buques extranjeros. Efectivamente, vendrian más buques extranjeros, pues éstos se apoderarian del tráfico que hoy hacen los españoles, sin que por eso aumentáramos, como ya he expresado, en una sola tonelada más nuestra exportacion. Si España tuviese más productos que exportar, de seguro que no saldrian vacíos el número de buques de todas las naciones que vienen cargados y se van en lastre. Escribí á Inglaterra porque creia que el número de buques que salian en lastre de sus puertos llegaria al 10 por 100, cuando en España excede con mucho del 60, y me contestaron que de allí apenas salia un buque con lastre.

No hay nadie que tenga más interés en procurar la exportacion de los productos de su país que los navieros del mismo país. Nosotros, al establecer nuestra línea de vapores, necesitábamos irnos procurando un flete de salida para Inglaterra y de nuestra cuenta, y para hacerlos conocer hemos embarcado varios de nuestros productos, siendo los primeros en introducir en Inglaterra las naranjas de Valencia, de las cuales se exportan hoy millares de cajas.

Lo que digo de la naranja lo podria decir de otros varios artículos. Creo que con nuestra línea de vapores hemos hecho un bien á la agricultura española, pues tocamos en casi todos los puertos de España, de los cuales casi siempre recogemos algun producto. Salimos de Barcelona, tocamos en Tarragona, y allí si hay avellana ó vinos los tomamos: cuando es el tiempo de la fruta pasamos á Burriana y Valencia: si es el tiempo de la pasa vamos á Dénia, Jávea, Alicante y Cartagena: alguna vez, cuando es tiempo de las uvas, vamos á Almería; y durante todo el año tocamos todos los viajes en Málaga, Cádiz, Vigo, Coruña, Carril y todos los demas puntos importantes de la costa, de donde siempre hacemos extraccion de frutos del país.

Hemos sido los primeros en abrir una comunicacion directa por medio de barcos de vapor entre Smirna, Alejandría y otros puntos de Turquía, donde no era conocida la bandera española. Hemos enviado á allá dependientes con objeto de hacer conocer en aquellos países varios artículos de nuestro país, que para ensayo remitimos, y esperamos que á fuerza de constancia, y contando con la proteccion del derecho diferencial en el algodon, que es la carga que traemos de retorno, podrá España tomar una parte en el comercio que hacen allí todas las naciones.

De allí, á más del algodon, hemos importado gomas y cueros, y sobre todo hemos proporcionado á nuestro país la gran ventaja de que se vea su bandera en puntos donde tal vez hacia 20 años que no se veia. Entre los productos españoles que por via de ensayo hemos remitido, figuran los vinos, las manufacturas de esparto, el papel y las sardinas de Galicia, y en ocasion en que en Egipto hubo mala cosecha hemos llevado tambien harinas españolas. Estamos dispuestos á seguir remitiendo artículos nacionales; pero esto no se consigue en un mes, ni en dos, ni en tres, ni en un año, aunque espero que lo mismo que hice con Inglaterra el año de 1841 podremos hacer ahora con esos puntos donde tan gran comercio existe.

Naturalmente, hemos entablado la competencia con las líneas francesas que están subvencionadas, las cuales, viendo que se abria una línea que podria serles perjudicial, han bajado sus fletes. Alguna de esas empresas ha tomado el algodon en Smirna para Marsella á 6 francos los 100 kilógramos, y aunque este precio, siendo el algodon un artículo muy voluminoso y ligero, apenas les pagará el coste del carbon que consumen en la travesía, como el principal producto lo tienen ya en la subvencion y en los pasajeros, cualquiera beneficio que obtengan en el flete es un mayor interés que sacan, y con eso tratan de ver si logran alejar de su rumbo la línea que les hace competencia, en cuyo caso quintuplicarian sus fletes como ya lo hicieron el año pasado.

El Gobierno debe procurar el fomento de la agricultura, de la industria y del comercio; pero in-

Digitized by Google

dudablemente debe proteger con más especialidad á la marina mercante, y en particular á la de vapor en el comercio de Europa, por cuanto esta marina es hoy dia uno de los elementos de fuerza y defensa de las naciones, en razon á que no solo es un aprendizaje para la marina militar, sino que en caso de una guerra como hemos visto recientemente, pueden servir los vapores mercantes para el trasporte de tropas, víveres, municiones, etc. Esto, que podria llamarse la reserva marítima, no la tendria el Gobierno si se suprimiese el derecho diferencial.

Se nos dirá que este vacío podria suplirse con los vapores que hacen el cabotaje. Son muy pocos los que se emplean solo en este tráfico: únicamente hay alguno que desde Sevilla recorre los puertos hasta Santander; todas las otras empresas empiezan sus viajes en Marsella, Gibraltar ó en algun puerto de Inglaterra, y únicamente con la parte de carga que de estos puntos toman para diferentes puertos de España es como se sostienen. Además el tráfico de cabotaje ha ido disminuyendo conforme se han puesto en explotacion las líneas de ferro-carriles.

La proteccion de la marina mercante no es necesaria tan solo para el sosten de la de guerra y fomento para el país, sino para el aumento de poblacion que es á lo que debe aspirar todo Gobierno. Cada marinero puede calcularse que crea una familia, pues la mayor parte de ellos se casan á los 30 años, y está en el órden natural que cada uno escoja por esposa una de su nacion y que viva en la misma patria.

El comercio principal que la Inglaterra hace con España por medio de buques de vela, es el del carbon que se extrae por los puertos de Cardiff, Newcastle, Newport y algunos otros; el comercio de otros artículos se hace por Liverpool.

Nuestra línea arranca de Liverpool y recorre las costas de España; alguna vez hemos ido á Lóndres con cargamento de fruta. Hay otras casas que tienen el servicio permanente entre Lóndres y España. Este servicio nuestro le empezamos con buques de 365 toneladas, y ahora ya tenemos uno recien construido que mide 866 toneladas inglesas, y que á excepcion de los trasatlánticos, es el de mayor cabida en España. Se llama el *Francolí*, y hace cinco meses que se botó al agua, habiéndolo destinado para abrir la línea de Levante. Creo que los Cónsules, tanto de Alejandría como de Smirna habrán pasado oficio al Ministerio de Estado haciendo ver las ventajas que puede reportar España de tener un comercio con aquellos países.

El Sr. GISBERT: ¿Tendrá el Sr. Tintoré la bondad de decirnos ahora su opinion acerca de las trabas que se podrian quitar á la marina mercante para facilitar su desarrollo y para evitar los males que presagia en el caso de suprimirse ó rebajarse el derecho diferencial?

El Sr. TINTORÉ: Con mucho gusto lo haré, pues se trata de una cuestion para nosotros de vida ó muerte.

Ya he manifestado que en mi concepto no estaba en la mano de ningun Gobierno, por paternal que fuese, el compensarnos los perjuicios que sufriríamos con la supresion del derecho diferencial. Soy el primero que estableció una línea con Inglaterra, y á pesar de contar con una clientela de 25 años, pues data la existencia de esa línea del año 42 ó 43, es segurísimo que ántes de un año, si se verificase esa supresion, me veria en la necesidad de amarrar los buques.

¿Qué género de compensacion se nos ha de poder dar si ni áun quedariamos en disposicion de poder navegar? Con nosotros no podria hacerse ni áun lo que se hizo con los industriales á quienes se expropió en la Puerta del Sol con objeto de ensanchar la via pública. A éstos se les dijo: toma tanto por el perjuicio que te causo de levantar tu establecimiento de este sitio y vete á abrirlo á otra parte: pero á nosotros, ni áun esto se nos podria dar, porque yo no puedo ser naviero de otros países ni puedo vender mis buques á otras casas, porque como cada comercio construye sus barcos á medida de sus necesidades, sería muy difícil que yo encontrara quien me tomara los mios.

No sé de fijo el número de vapores que existen en España, pero me parece que se emplean en el tráfico con Inglaterra unos 24 ó 30: cada uno de estos vapores está tripulado, término medio, por 30

hombres; multiplíquese ahora tantas veces 30 personas como barcos se dedican á esa carrera y tendrian que cesar; y se verá qué número de familias tan considerable quedarían desocupadas y sin saber á qué dedicarse. Igual número de vapores poco más ó ménos están destinados al tráfico con Génova y Marsella, y aunque éstos suelen ir tripulados por dos ó tres personas ménos, por ser vapores de ménos tonelaje, sin embargo tambien sería considerable el número de brazos que quedasen sin ocupacion.

La supresion de esas cargas ó gastos de tonelaje, carga, descarga, etc., en mi juicio no es compensacion alguna, porque todo ello puede significar 4 ó 5.000 rs. por viaje: aunque en este momento no lo puedo decir con toda exactitud, sin embargo, desde luego puedo asegurar que no nos compensaria el perjuicio sufrido con la supresion.

El Sr. GISBERT: De manera que el Sr. Tintoré no encuentra medio alguno de compensacion.

El Sr. TINTORÉ: No, señor; ninguno.

El Sr. GISBERT: El Sr. Tintoré debe saber que hay naciones que imponen á la navegacion española gravámenes análogos al que con el título de Derecho diferencial de bandera imponemos nosotros á la navegacion extranjera, de modo que al llegar á aquellos puertos las mercaderías en buque español pagan más que si llegan en buque de aquel país, ó de otros con los cuales no se tomen tales represalias. Ahora bien, yo deseo que el Sr. Tintoré nos manifieste si esa especie de reciprocidad de gravámenes no destruye, con perjuicio del comercio español, una gran parte ó todo el beneficio que nuestra marina mercante en masa reporta de la proteccion que le dispensa el derecho diferencial.

El Sr. TINTORÉ: He estudiado con la posible madurez, aunque en pocos dias, esta cuestion, pues ya he dicho que me interesa, siendo como soy comerciante además de naviero segun tengo manifestado. He recibido como tal varios barcos extranjeros, y para hablar más concretamente, voy á ceñirme á un país determinado; la Rusia, por ejemplo.

Nosotros no podemos competir con los barcos rusos, porque no solo son muy bajos los salarios de su marineros, sino que la manutencion les es muy barata, porque ya por su complexion, ya por haberse acostumbrado á ello, viven con la mitad, no diré de lo que gasta un español, sino de lo que gasta cualquier individuo que reside en el Mediodía de Europa.

Nosotros los navieros seríamos los primeros en pedir la supresion del derecho diferencial, porque á nadie convendria tanto como á nosotros si creyéramos que podiamos competir con los barcos de otras naciones; pero desgraciadamente abrigamos la íntima conviccion de que esa competencia no puede verificarse ni en buques de vela ni en buques de vapor, y en éstos mucho ménos.

Ahora hablando, no como naviero sino como español, diré que el año pasado despaché tres buques rusos que salieron en lastre, pues nuestras exportaciones para Rusia no son de consideracion mediante á que no tenemos muchos artículos que poder exportar, miéntras que tenemos mucho que importar de aquella nacion. Viene un barco ruso cargado de tablones y otros artículos de mucho volúmen y quizás de poco valor, y en un cargamento de uno de esos barcos (y cuenta que vendrán á Barcelona quizá 26 ó 28 al año), hay lo suficiente para llevar á Rusia todo lo que esta nacion necesita de España. La agricultura española no sufre perjuicio porque la exportacion se haga en buque ruso ó de otra nacion, siempre que esa exportacion se verifique; pero los que nos podriamos quejar seríamos los navieros, porque estoy seguro que al dia siguiente de quitarse la proteccion que hoy está concedida á nuestra marina, ésta quedaria hundida por la extranjera. Lo que digo de Rusia lo puedo decir de las otras naciones.

Es verdad que Inglaterra nos admite con los mismos derechos que si fuéramos ingleses, pero esto no tiene nada de extraño. Yo comparo á Inglaterra con un padre que tiene un hijo á quien le enseña á desarrollar sus fuerzas y á saber batirse y no le deja reñir con nadie hasta que está seguro de que ha de salir victorioso. Esto es lo que ha hecho esa nacion con nosotros y con todos; cuando se ha encon-

Digitized by Google

trado fuerte y poderosa ha dicho: que vengan todos, que con todos puedo competir. Pues bien, justamente á los ingleses son á los que más temeria si se suprimiera el derecho diferencial, pues estoy seguro de que con sus líneas de vapores paralizarian las nuestras ántes de un año, tanto más cuanto que lo que se importa de Inglaterra á España es de mayor cantidad que lo que se exporta de España á Inglaterra, pues miéntras sube á 668.000 el número de las toneladas importadas, el de las exportadas no pasa de 140.000, y eso en todas banderas.

El Sr. FIGUEROLA: Sr. Presidente, desearia hacer algunas observaciones, porque como ha dicho muy bien el Sr. Tintoré y repetido el Sr. Gisbert, esta es la pregunta más importante del interrogatorio.

Para presentar con claridad la pregunta que quiero hacer al Sr. Tintoré, voy á valerme de un guarismo arbitrario. Un buque de 1.000 toneladas que desde un puerto extranjero se fleta para España, si es español podrá fletarse á razon de 100 rs. la tonelada, y si es extranjero á razon de 160: darán por producto un flete de 100.000 rs. el español y 160.000 el extranjero. Esos números arbitrarios no lo son completamente porque guardan cierta analogía con los recargos impuestos á los artículos procedentes de Inglaterra y Norte de Europa.

Ahora bien: ayer oí al Sr. Serra que afirmaba que la diferencia existente entre el flete español y el extranjero viene á representar un 25 por 100. Por consiguiente, siendo 100.000 rs. el flete de un buque español de 1.000 toneladas é imponiéndose por derecho diferencial de bandera un recargo de 5 á 8 rs. por quintal, que lo eleva hasta 160.000 para el buque extranjero, resulta que para asegurar una diferencia de 25 por 100 se le carga un 60 por 100, y si el barco extranjero no tuviese tal recargo podria traer el género por 75 rs., supuesta la unidad de 100 para el buque español. Esta es la observacion que deseo me conteste el Sr. Tintoré.

El Sr. TINTORÉ: El dato que se me acaba de presentar para hacer el argumento no es completamente exacto. Ha dicho el Sr. Figuerola: supongamos un barco que carga 1.000 toneladas á razon de 5 duros por tonelada. ¿Se refiere S. S. á buque de vapor? (El Sr. Figuerola: Sí, señor.)

Para mí ese es un dato inexacto, y por tanto todas las consecuencias que de él se deriven han de ser inexactas tambien: 5 duros la tonelada no es el tipo verdadero que se paga, v. gr., por el carbon. Esto se entiende hablando de buques de vapor, cuyo coste es doble ó triple que los de vela y cuya navegacion importa más, toda vez que el buque de vapor para andar necesita combustible, y un buque de 1.000 toneladas consumirá 30 de carbon al dia. Es, pues, una cosa cierta que ese dato de 5 duros por tonelada no es exacto, toda vez que á ese precio no ha venido ningun buque ni puede venir.

Segun el artículo que se cargue así se pagará en un vapor, 8, 10 ó 12 duros por tonelada. Nosotros con los vapores hemos hecho poco más ó ménos lo mismo que hacen los ferro-carriles: hay artículos que son de más valor á cuyo flete se carga un tanto más por responder de su pérdida.

Repito, pues, que no es exacto el precio fijado por el Sr. Figuerola, porque el flete, sobre todo en vapores, varía segun la clase del artículo que se carga.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Tintoré ha defendido la necesidad de proteger la marina mercante española para que pueda competir con la extranjera; pero no nos ha fijado la cuantía de esa proteccion. Artículo hay, como acontece en la sedería, que tiene una proteccion de derecho diferencial de 1.000 reales en quintal castellano, ó sea de 1.000 duros por tonelada. ¿Cree el Sr. Tintoré que la marina mercante española necesite toda esa proteccion?

El Sr. TINTORÉ: Debo decir al Sr. Presidente que para nosotros es indiferente el conducir un bulto de un género ó de otro. Para que se comprenda esto, debo hacer ántes una observacion: la tonelada debe dividirse en dos clases: tonelada de peso, y tonelada de medida. El buque tiene igual capacidad para unas que para otras; por tanto, si lo llenamos de lana lavada ó de pacas de algodon sin prensar, podrá conducir 200 toneladas; pero si lo llenamos de otro artículo de mayor peso pero de

Digitized by Google

menores dimensiones, podrá cargar 800. Por eso el derecho diferencial no puede establecerse que sea un tanto fijo por quintal para todos los artículos, porque los hay cuya tonelada de medida no llega á la tonelada de peso, y viceversa.

Los franceses en su Arancel tienen establecido el cómputo del volúmen de varios artículos, y han calculado que 300 kilógramos de algodon sin prensar ocupan el lugar que ocuparia una mercancía que pesase 1.000 kilógramos. Así es, que á mi ver, la pregunta del Sr. Presidente no puede ser contestada sin hacer cálculos, los que estoy dispuesto á presentar á la Comision, si ésta cree que le han de servir de algo mis pocos conocimientos; pero lo dicho basta para comprender que no puede fijarse el derecho diferencial en 5, 6, 10 ó 12 por 100, porque hay casos en que con un 5 ó un 6 estaremos protegidos, y otros en que con un 12 no lo estaremos porque el artículo sea de mucho volúmen y poco peso; y como el barco no puede contener en su bodega más cantidad que la que su capacidad le permita, saldríamos perjudicados si no se nos protegiera en algo más.

Ha citado el Sr. Presidente la sedería: en este artículo el derecho diferencial existente es para mí de tan poca importancia, que es como si no existiera; porque nosotros á la caja de sedería solo cargamos poco más ó ménos lo que á las otras mercancías. Para mí es indiferente la cosa, y con tal que ocupe un metro cúbico, lo mismo me da que sea sedería, que sea algodon ú otro género.

El Sr. PRESIDENTE: ¿De modo que el Sr. Tintoré arreglaria el flete por el volúmen?

El Sr. TINTORÉ: Ya he dicho que hay que distinguir entre la tonelada de peso y la de volúmen. Para la tonelada de peso, un quintal es un quintal; pero para la tonelada de volúmen hay que hacer ciertos estudios para poder calcular cual es el peso que tiene por tonelada un metro cúbico de cada artículo. Como realmente los derechos se fijan á razon de un tanto al peso, tendremos que calcular si el artículo es más ó ménos pesado y qué equivalencia guarda un metro cúbico de esa mercancía con el mismo volúmen de otro artículo que tenga diferente peso.

El Sr. PRESIDENTE: Precisamente eso es lo que desea la Comision: ¿podria el Sr. Tintoré darnos una idea de esa equivalencia en algunos casos?

El Sr. TINTORÉ: En el momento, nó; pero si la Comision lo desea, estoy dispuesto á remitirle cálculos exactos, tomándome algun tiempo.

El Sr. PRESIDENTE: La Comision recibirá gustosa cuantos antecedentes le remita el Sr. Tintoré.

El Sr. GISBERT: Ha dicho el Sr. Tintoré que para nada toma en cuenta el derecho protector que paga la sedería traida á nuestros puertos en bandera extranjera. A la vista tengo el Arancel vigente, y en su partida 733, que es la de terciopelos, veo que paga el kilógramo de éstos 15 escudos y 760 milésimas en bandera nacional, y 18 escudos 910 milésimas en bandera extranjera; es decir, 3 escudos y 150 milésimas más en ésta que en aquella, lo cual para la tonelada métrica da un recargo de 31.500 rs. ¿Cree el Sr. Tintoré que esto no favorece nada al naviero español? ¿Cree S. S. que le es igual ese recargo que el de 5 $^1/_2$ rs. en tonelada que tiene el carbon de piedra y el coke? ¿No se le ocurre ninguna observacion sobre la diferencia efectiva que resulta de ser un recargo uniforme de 20 por 100 el que se impone como derecho protector á favor de la bandera nacional?

El Sr. TINTORÉ: Comprendo que esa es la causa por que el carbon viene siempre á España en buques ingleses. Por lo demas debo referirme á lo que tengo manifestado.

El Sr. CUADRA: Como representante de la empresa de vapores de Levante que tiene montados

Digitized by Google

6 buques de vapor en una línea establecida entre Sevilla y Marsella, poco tengo que añadir á las razones expuestas por estos señores, puesto que son las mismas que ya he manifestado á la Comision por escrito. Solo diré que nosotros no podemos competir con las líneas de las Mensagerías imperiales que van de Marsella á Orán, porque como cuentan desde luégo con una fuerte subvencion, nada les cuesta tocar en los puertos del litoral y quitarnos, bajando los fletes, la importacion que hacemos de Marsella que es el alimento principal de nuestros vapores. Si no se nos protege, pues, no tendremos más remedio que amarrar nuestros barcos de hierro y dejarlos podrir, pues ni áun tenemos la posibilidad de venderlos al extranjero, porque nuestra legislacion marítima lo prohibe.

Respecto á la compensacion que puede dársenos por la supresion del derecho diferencial, creo que no hay compensacion suficiente ni áun en la reciprocidad de los derechos que obtendríamos de las demas naciones. La razon de esto es sencilla. Los artículos que nosotros exportamos á Francia son casi todos primeras materias, y éstas ya hoy son libres, y por consiguiente no hay gran diferencia en que las lleve un barco extranjero ó un español. Además, como tendremos más artículos que importar que no que exportar con otros países, nada ganaremos con que se establezca la igualdad de bandera miéntras no se establezca la igualdad de condiciones en la explotacion de la industria naviera. ¿Cómo hemos de competir nosotros con una marinería que como la de Rusia tiene poco salario y se alimenta con un pedazo de sebo y un poco de pan negro? Y cuando no tenemos otro artículo que exportar para Rusia que la sal, y esa la llevan en su bandera y en viaje de retorno y muchas veces la toman en Liverpool.

Yo creo que una medida de esta clase debe irse preparando. No exijo 1.000 duros de proteccion por tonelada, me contentaria en lo que á mí se refiere con la equivalencia de 7 á 8 rs. por quintal tomando en cuenta el peso y la medida, es decir, lo que fuese medida computarlo como medida y lo que fuese peso como peso. En los artículos preciosos siempre conviene alguna más proteccion porque el flete no influye en gran manera sobre el valor del artículo y suelen preferir la bandera extranjera si ésta llega con más rapidez y celeridad al punto á que va destinado el objeto.

Creo que uno de los medios de proteger el comercio marítimo es ir preparando la explotacion de nuestros carbones, pues hoy este artículo nos cuesta 5 ó 6 rs. en quintal más que á los ingleses. Cerca de Sevilla tenemos la importante cuenca de Belmez y Espiel, y si el Gobierno fomentara las obras del camino de hierro y facilitara la explotacion del carbon haciendo que llegase barato al litoral, ese sería un elemento grande en favor de la navegacion de vapor, que como ha dicho el Sr. Tintoré, no puede adquirir un gran desarrollo porque estamos sujetos á muchas trabas y reglamentos marítimos que hacen que no podamos movernos con desahogo. Tambien las matrículas podrian reformarse á fin de hallar un medio por el cual los matriculados encontraran alguna competencia con los terrestres, que nos proporcionara facilidad para dotar las tripulaciones de nuestros barcos.

El Sr. PRESIDENTE: Segun lo manifestado por el Sr. Cuadra, no hay ventaja en la supresion del derecho diferencial en cuanto á la exportacion, por causa de que las primeras materias solo pagan un derecho muy reducido; por consiguiente, la dificultad para S. S. está en los viajes de venida. ¿Ha tomado en cuenta el Sr. Cuadra el beneficio que proporcionaría ese medio viaje, toda vez que no le puede hacer redondo por temor á la competencia?

El Sr. CUADRA: Como los vapores de las líneas subvencionadas francesas pasan por nuestro litoral, nada les costaria en su viaje de regreso á Marsella tocar en nuestros puertos y tomar á bajo flete las mercancías que hubiese, como lo están haciendo los vapores de las mensagerías imperiales en el puerto de Valencia. Y esto que ya se sabe, hace que muchas veces cuando faltan pocos dias para que esos vapores franceses lleguen, prefieran los comerciantes esperarlos más bien que darnos á nosotros la carga por obtener ventaja en el flete.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Cree el Sr. Cuadra que habrá buques bastantes para el comercio que España hace con Marsella?

Digitized by Google

El Sr. CUADRA: Yo lo que creo es que no podremos competir con esas líneas francesas, porque como están establecidas para diferentes puntos y van á Mogador, al Senegal y al Brasil, pueden entrar en nuestros puertos sin desviar en mucho su rumbo, y si en ellos toman algo, eso se encuentran de mayor beneficio, puesto que ya de seguro cuentan con la subvencion; y como el principal alimento de nuestras líneas está en esos puertos principales de nuestro litoral, claro es que nosotros tendríamos que cesar al ver que nada teniamos que trasportar.

Yo creo que tenemos derecho á pedir, ó proteccion ó al ménos indemnizacion, puesto que el capital que hemos invertido en nuestra industria, al amparo del derecho diferencial, necesita sacar algun interés, y con la competencia que nos hacen esas grandes líneas, tanto mayor cuanto menor sea el derecho diferencial, no podríamos reportar ninguno.

Por otra parte, el carbon les cuesta á ellos la cuarta parte que á nosotros, y como son buques de gran tonelaje y llevan carbon no solo para la ida sino para la vuelta, pueden dejar en nuestros puertos parte de él y tomar la carga que se les presente, con lo cual obtienen dos ganancias. Si á nosotros se nos diera la subvencion que esas líneas tienen, entónces ya podríamos competir.

El Sr. NAVA: Yo rogaria al Sr. Cuadra que me manifestase si la dificultad que encuentra para tripular sus buques de vapor se refiere más al personal de maquinistas y fogoneros que al de marinería. Es decir, si haciendo uso de la facultad que tiene de tomar terrestres en una tercera parte, todavía encuentra dificultad para procurarse marinería, y por lo tanto si cree que debe aumentarse todavía más la proporcion en que hoy pueden llevarse los terrestres respecto á los matriculados.

El Sr. CUADRA: Nosotros verdaderamente no hemos tropezado con dificultades para tripular nuestros vapores. Lo que nos es difícil hallar son maquinistas, pues éstos generalmente son ingleses, y en el hecho de venir á ejercer su industria en una nacion distinta de la suya, ya exigen más precio. Así es que el servicio que ellos hacen en su país lo prestan por 5 ó 6 libras esterlinas mensuales ménos de lo que á nosotros nos exigen, prescindiendo de lo mucho que tenemos que mimarlos en el trato y en todo, por la gran importancia que aquí se dan, pues ellos, que en su nacion son unos obreros como cualesquier otros, aquí se quieren dar hasta la importancia de ingenieros.

El Sr. TOPETE: La Comision rogaría al Sr. Cuadra que explicase concretamente qué dificultades ó qué trabas, hijas de los reglamentos marítimos le impiden desarrollar su comercio.

El Sr. CUADRA: Yo no encuentro diferencia alguna respecto de ciertos gastos, pues lo mismo los pagan los buques extranjeros que los españoles.

Respecto á la facilidad de encontrar tripulacion, creo que si hubiera libertad en los terrestres para entrar en el servicio de los buques, se entablaria una gran competencia con los matriculados, y no nos veríamos precisados á pagar 21 y 22 duros, inclusa manutencion, como pagamos, y de este modo, obteniendo nosotros disminucion en los gastos, podríamos establecer más baratura en los fletes.

Esto sería todavía más fácil de conceder respecto á las tripulaciones de los vapores, las cuales no necesitan la instruccion y pericia que las de los buques de vela.

El Sr. TOPETE: Es decir que el Sr. Cuadra cree que por exigir la navegacion á vapor ménos conocimientos marineros en la gente que los tripule, podria ampliarse, respecto á estos barcos, la facultad de tomar cierto número de tripulantes en la clase de terrestres. Pues bien, yo pregunto al señor Cuadra: así como no tiene facilidad para encontrar maquinistas y tiene que pagarlos más caros relativamente á otras naciones, por ejemplo, Inglaterra, no obstante que la Administracion permite que los maquinistas no sean matriculados, ¿cree S. S. que dejando libres todas las industrias marítimas podria obtener mayor baratura, ó le costaria lo mismo en la proporcion que hoy le cuesta?

Digitized by Google

El Sr. CUADRA: Que el marinero del barco de vapor no necesita tantos conocimientos como el de los buques de vela, lo estamos tocando todos los dias en la práctica; y la prueba de que lo más necesario en esta clase de barcos son los maquinistas, está en que éstos nos imponen la ley: pues hasta es preciso tomar los diez ó doce que se necesitan, de una misma nacionalidad para evitar choques y disgustos entre ellos. Yo bien quisiera poder encontrar maquinistas españoles, pero no los hay.

La marinería en esta clase de navegacion no necesita la inteligencia y la ciencia del maquinista: tan solo es necesario que sean hombres de fuerza, pues sus funciones se reducen á dar al cabrestante para que suba una vela, ó trabajos análogos.

El Sr. TOPETE: Me he referido en mi pregunta á la parte inteligente de la marinería, no á la de fuerza: es decir, me refiero á un timonel, á un cabo de guardia, en fin á ciertos destinos de á bordo para los que se necesita inteligencia marinera.

Yo lo que quiero aclarar, dadas estas condiciones, es si la libertad de esa industria influiria para la baratura del flete, y por consiguiente para el beneficio del comercio.

El Sr. CUADRA: Indudablemente influiria, porque cuanto más grande es el ofrecimiento de una cosa, más barato es su precio.

El Sr. TOPETE: ¿Luego S. S. cree indispensable esa libertad?

El Sr. CUADRA: Absolutamente indispensable.

El Sr. NAVA (De la comision): Yo desearia, sin embargo, consignar el hecho de que el Sr. Cuadra, á pesar de conocer la ventaja de esa competencia, no hace uso en sus vapores de la facultad de emplear los terrestres en la tercera parte de su tripulacion: es decir, reconoce la ventaja, pero no se sirve de ella.

El Sr. CUADRA: Eso es porque nosotros los armadores no intervenimos directamente en la formacion de las tripulaciones; nosotros nombramos los maquinistas, los fogoneros, el capitan, el segundo y el contramaestre; y luego el capitan, bajo su responsabilidad, es el que busca la marineria sin que nosotros intervengamos para nada.

El Sr. SANTOS: Tenga el Sr. Cuadra la bondad de decirnos su opinion acerca de los medios que habria para compensar á los navieros la pérdida que en su juicio habrian de experimentar si se suprimiese el derecho diferencial.

El Sr. CUADRA: Hoy por hoy no encuentro términos hábiles para que ni la Comision ni el Gobierno puedan compensar los perjuicios que se nos seguirian. Podrian hallarse más adelante, cuando las obras públicas nos pongan los carbones al borde del agua á precio bajo; cuando nuestra marina se haya desarrollado más, como es de esperar, atendido á que hace diez años no era, sobre todo la de vapor, lo que es hoy, que va tomando mayores proporciones, no solo en el número de buques sino en el porte de éstos. Sin embargo, miéntras no llegue á la extension conveniente, que no creo tardará mucho, pues las construcciones van en aumento y son ya muchas las de buques grandes, y nosotros mismos hace quince dias que hemos abanderado en Sevilla uno de gran cabida, que es el mayor que hemos construido; miéntras los gastos interiores generales de un buque no nos impidan la lucha, no puede suprimirse el derecho diferencial. Es de todos sabido que los gastos generales de un buque de 500 toneladas son mayores relativamente que los de uno de 1.000; puesto que con un poco más de lo que cuesta aquel se tripula éste; y como los gastos generales se distribuyen en el número de toneladas, cuanto mayor sea éste, tocarán á ménos, y aunque sea el flete más barato ganará más el naviero. Esta circunstancia es una de las que nos alejan de toda competencia. De modo que nosotros hoy no pode-

Digitized by Google

mos competir con las líneas inglesas, porque tienen el carbon muy barato, ni tampoco con las francesas, porque están subvencionadas por el Gobierno, lo cual para ellas equivale á tener el carbon barato.

El Sr. SERRA (D. José María): Mi modo de pensar sobre el asunto que nos ocupa, es que al abogar por los intereses especiales de nuestro comercio no se deben lastimar otros, ó cuando ménos deben ponerse en armonía unos con otros, á fin de que todos disfrutemos el mayor beneficio, ó suframos de mancomun el menor quebranto posible á consecuencia de las modificaciones que se introduzcan. Ya los señores que me han precedido en el uso de la palabra han dicho algunas razones generales, y el señor Cuadra además ha expuesto algunas de localidad para demostrar la necesidad de conservar el derecho diferencial, y que su supresion sería la ruina de la marina mercante: yo voy á apuntar algunas otras observaciones sobre lo mismo.

Ante todo, como doctrina económica, y para poder llegar un dia á la desaparicion de ese derecho, es menester que desaparezcan todas esas trabas que hemos enumerado; que haya libertad de matrículas, como se ha proclamado en todas las demas industrias, y que ahora continúe el derecho de bandera, especialmente para nuestras líneas de vapores; pues ya se ha demostrado la imposibilidad en que nos hallamos de competir con las de Francia, Inglaterra, Austria y Prusia que están subvencionadas, y cuyos buques pasando por delante de nuestros puertos sin desviarse de su rumbo, pueden apoderarse del tráfico que habia de ser para los nuestros á precios más reducidos que nosotros. Además nuestros vapores se encuentran hoy en una condicion más triste áun; pues se construyeron en tiempo en que nuestras líneas férreas no les hacian competencia porque no existian, y atendiendo á que su trasporte principal iba á ser el de viajeros, se construyeron con espaciosas y elegantes cámaras, más bien que con grandes bodegas para mercancías. Luego, la demasiada prisa con que hemos querido llevar á cabo una porcion de obras públicas ha dado por resultado que éstas hayan absorbido los capitales, y que hoy muchas empresas no los tengan para reformar sus buques. Nosotros además no tenemos hoy todavía produccion general para abastecer el trasporte de una marina mercante; necesitamos que vaya aumentando, y así espero que sucederá, pudiendo entónces quitarse el derecho diferencial, ó al ménos reducirse bastante, porque las facilidades del comercio harán lo demas.

Nosotros no tenemos apenas colonias ni factorías, cuando Francia tiene la importantísima de Argel y algunas posesiones en Ultramar, é Inglaterra las tiene muy notables, y además una produccion colosal, un comercio gigantesco, y, sobre todo, el grandísimo elemento del carbon de piedra del que nosotros carecemos, ¿cómo, pues, competir con esas naciones en nuestras actuales circunstancias, si no seguimos amparados, no solo suprimiendo las trabas que ya se han referido, sino tambien conservando el derecho diferencial, hasta tanto que de niños que somos, crezcamos y seamos hombres robustos?

Respecto á la navegacion trasatlántica de que tambien se ha hablado, no puedo decir más, sino que no tenemos más retornos que el algodon, pues ni con las maderas ni con los carbones podremos traficar ventajosamente. Es decir, que ni en el comercio europeo ni en la navegacion trasatlántica podemos hoy sostener la competencia.

El Sr. GISBERT (Secretario): Desearia oir el dictámen del Sr. Serra acerca de una observacion que ya anteriormente he hecho á otro señor informante. La estadística de nuestro comercio exterior arroja que hacemos con Rusia un comercio de exportacion de más de 23 millones, y un comercio de importacion de más de 4; es decir, en todo unos 27 $^1/_2$ millones de reales: ni una sola tonelada de ese comercio se hace en bandera nacional. Con Prusia tenemos un comercio de exportacion é importacion unidas que asciende á 24 millones de reales: todo va y viene en bandera extranjera. Acontece lo mismo en nuestro tráfico con Bélgica, y en nuestra exportacion á Suecia.

En cambio en nuestro comercio con Inglaterra toma mucha parte la bandera nacional, y mayor áun la toma en el que hacemos con Gibraltar, que sube á 120 millones de reales.

Bien quisiera la Comision que el Sr. Serra, tan práctico en la materia, tuviera la bondad de explicar esos hechos, y de decir por qué no se aprovecha de esos trasportes la marina española.

Digitized by Google

¿No podria influir en esto la existencia del derecho diferencial y las represalias que sobre nuestros buques toman en algunas naciones?

El Sr. SERRA: Como la navegacion de mis buques es más trasatlántica que europea, no puedo contestar al Sr. Secretario.

El Sr. TINTORÉ: Nuestra exportacion para Rusia no es ni con mucho tan grande como la importacion que se hace en España en buques rusos. He dicho ántes que el año pasado recibí tres buques rusos cargados de carbon, y salieron con lastre. Nuestra exportacion, aunque se suprimiese el derecho diferencial no aumentaria, pues aunque hoy paguen en Rusia nuestros productos mayor derecho si van con buque español, no lo pagan si van con buque de su nacion. Lo que Rusia puede consumir de España son aceites, plomo, esparto, pues aunque consume vinos de Jerez, uvas de Almería y pasa de Málaga, no son estos artículos suficientes para viajes directos, y creo que este comercio lo hace indirectamente por la via de Lóndres. Nuestra marina ninguna parte podria tomar en el tráfico directo con Rusia, pues allí tienen muy baratas las maderas, de modo que el buque que á un naviero español le representa 15, solo cuesta 10 á un ruso. La manutencion de sus marineros es muy poco costosa, y sus salarios no pasan de 8 duros al mes.

El Sr. CUADRA: Confirmo la indicacion hecha por el Sr. Tintoré respecto á que los buques rusos toman los productos españoles en los mercados de Inglaterra, desde donde luego los llevan á Cronstadt, y de allí á los demas puertos del Báltico; pudiendo yo asegurar que son muy pocos los que salen de Andalucía directamente para las costas de Rusia con los vinos y aceites que para allá se exportan.

El Sr. GISBERT (Secretario): La exportacion á Rusia es mucho mayor que la importacion que de allá hacemos: así lo demuestra la Estadística comercial. Respecto de los productos españoles que los buques rusos toman en Inglaterra, debo hacer observar á los Sres. Tintoré y Cuadra, que no figuran en nuestra Balanza, y por consiguiente no influyen en los hechos cuya explicacion he pedido á los señores informantes. Las cantidades que he indicado han salido directamente de nuestros puertos para los de Rusia, Suecia y Bélgica.

El Sr. SERRA: Sea como quiera, si el derecho diferencial se quitara, ni áun así podrian nuestros buques competir con los rusos, y ménos con las líneas de vapores extranjeros á que ántes nos hemos referido.

El Sr. PRESIDENTE: La Comision invita al Sr. Vila á que use de la palabra, si gusta, para contestar como naviero al interrogatorio que hoy nos ocupa.

El Sr. VILA: Lo haré con suma satisfaccion: además de constructor de buques soy armador y comerciante, y como tal, debo ante todas cosas manifestar, que en mi juicio, los navieros españoles no aprovechan todos los trasportes que pudieran. Así sucede, por ejemplo, con la extraccion del ganado vacuno. Por más que he hecho no he podido conseguir un vapor español para llevar á Inglaterra ese ganado: los capitanes alegan que ese cargamento ensucia mucho sus bodegas. Unos 12 buques de vela entretiene en la Coruña ese comercio en tiempos normales; no es pues tan insignificante.

Yo he acudido á Inglaterra y he montado el negocio con vapores ingleses, y en el primer mes les he pagado 6.000 duros de fletes, que bien pudieran haberse ganado los armadores españoles, cuyos buques muchas veces salen en lastre, desdeñando esa carga.

Otro negocio que descuidan nuestros navieros es el de la extraccion de vinos de Jerez y Málaga, que casi todos salen en bandera inglesa. Los vapores *London*, *Britania*, *Península*, y otros cuyos nom-

Digitized by Google

bres no recuerdo, tienen en Gádiz absorbido ese tráfico, y cargan muchos miles de botas. No sé por qué no lo hacen los españoles, y prefieren salir en lastre.

Por último, de Vigo y Carril se exportan muchos huevos: parece negocio pequeño, pero sin embargo proporciona buenos fletes; y tampoco los llevan los buques españoles.

El Sr. TINTORÉ: Si el Sr. Presidente me permite haré unas breves observaciones á lo que ha dicho el Sr. Vila para ilustracion de la Comision.

Los navieros españoles no pueden tener interés en no tomar todos los fletes posibles. El trasporte de bueyes no lo hemos hecho porque llegan nuestros vapores ya cargados á la Coruña, á Vigo y al Carril: pero de seguro, si se nos ofrece como cosa constante, tomaremos nuestras medidas para aprovecharlo.

Respecto de los vinos, debo manifestar que nosotros hemos ofrecido llevarlos con cinco schelines de rebaja por tonelada en el flete, y los más no lo han aceptado, diciendo que estaban ya acostumbrados y comprometidos con los ingleses. No desistimos: el tiempo irá haciéndolo poco á poco.

El negocio de los huevos es conocido: nosotros los hemos llevado á Liverpool y lo abandonamos porque no nos tenia cuenta alguna.

El Sr. PRESIDENTE: Puede continuar su informe el Sr. Vila.

El Sr. VILA: Procedo á contestar al interrogatorio:

1.ª PREGUNTA. (Leyó). A esto tengo contestado por escrito lo siguiente: (leyó). La diferencia de aumento en la tripulacion de los buques españoles consiste, parte en que nuestro Gobierno exige que vayan más tripulados que los extranjeros, y parte en que nuestros barcos antiguos no llevaban bien acondicionado su aparejo; iban mal montados, de modo que necesitaban más gente para recoger las velas, y como muchos están todavía armados segun ese sistema, de ahí que necesiten 12 hombres, por ejemplo, para lo que hoy con mejores aparejos bastarian 8. Repito que las nuevas construcciones se hacen ya con todos los adelantos y mejoras, necesitando, por lo tanto, ménos tripulantes.

A LA 2.ª pregunta nada tengo que añadir á lo manifestado por escrito.

A LA 3.ª pregunta que dice así (leyó), he contestado (leyó). Y digo que en rigor no faltan marineros aunque escasean, porque así es la verdad; yo siempre he encontrado tripulacion para mis buques, por más que algunas veces me han puesto, como vulgarmente se dice, un puñal al pecho. Atribuyo la escasez de marineros para la marina mercante á las matrículas; no pido que se supriman por completo, porque no soy tan temerario que me atreva sin conocimientos á condenarlas; pero creo deben modificarse, con lo cual ganaria mucho la marina de guerra, la mercante y todos los habitantes del litoral.

Respecto á la manutencion, vemos que los rusos, los noruegos y otros marineros del Norte viven de un modo miserable, con un pedazo de pan negro hecho creo que de avena, y un poco de pescado y carne que más bien parece sebo puro. Los italianos se contentan con una sopa de aceite y macarrones, y el pescado que cojen, miéntras que á los marineros españoles hay que darles una manutencion más abundante y escogida. Los que navegan en mis buques me exigen para almorzar dos platos, de los que uno ha de ser precisamente guisado de pescado ó carne con arroz, etc.; al medio dia sopa ó rancho con habichuelas, un plato de buena carne ó pescado, legumbres ó patatas, buen vino y café, y á la noche quieren tambien otro plato fuerte y el correspondiente café, muchas veces con su copita de aguardiente. Este trato no lo tienen los de los buques extranjeros, y por consiguiente nuestros gastos son mayores y no podemos competir con naciones que no dan á sus marineros tan buena manutencion.

A LA 4.ª, que dice así (leyó), contesto (leyó). La razon la he apuntado ya al responder á la pregunta anterior.

Digitized by Google

A la Pregunta 5.ª (leyó), he contestado (leyó). La marina de guerra presta sus auxilios con gusto á la mercante, pero como no en todos los puertos hay arsenales como en Cartagena, la Carraca y el Ferrol, resulta que unos están beneficiados con esta proteccion, pero á otros no les alcanza. En cuanto á la introduccion sin derechos de los efectos necesarios para la construccion de buques, es indudable que sería un gran aliciente y mucha facilidad para el comercio marítimo, pues esos efectos no son solo las maderas, sino cobres para forros, anclas, cadenas, perchería y otra porcion de cosas de muchísimo valor.

A la 6.ª Trabas que entorpecen el comercio marítimo español. Se pregunta cuales son, y á esto respondo: 1.° Las matrículas, cuyo sistema califico de *vicioso* porque lo es, toda vez que á su sombra nos imponen los tripulantes la ley á los armadores, obligándonos á darles salarios exagerados: así, pues, creo que las matrículas podrian modificarse, como ya tengo indicado, en provecho de todos. Cierto es que se permite á los terrestres trabajar en las faenas de bahía, mas no manejar las embarcaciones ni bogar, y para ir á bordo tienen que ir en embarcaciones que lleven patron y tripulantes matriculados. Este privilegio de los matriculados es lo mismo que si se dijera: « no podrán ser mayorales, zagales y postillones de las diligencias, coches y carros, más que los licenciados del ejército». ¿Qué ventajas reportaria al trasporte terrestre de que se diese este privilegio á favor de las clases militares? Pues igual es la que obtiene con el privilegio de los matriculados nuestra marina mercante. El dia que el servicio en los puertos fuera libre, los matriculados se irian á navegar, porque no podrian aguantar la competencia con los terrestres de cada localidad; de este modo tendria la marina mercante más brazos á su disposicion y la de guerra un número mayor de marineros aptos para sus trabajos, y al paso que se iria formando una reserva de esos mismos terrestres que se ocupasen en las faenas de los puertos en términos que cuando necesitara aumentar ó reemplazar sus tripulaciones encontraria siempre personal inteligente y probado para ello, y no se veria lo que ha sucedido recientemente cuando se estrenó la fragata *Tetuan*, que entre los 500 marineros de que creo constaba su dotacion apenas habia 40 ó 50 aptos; de modo que cuando su comandante quiso hacer pruebas de varias clases, miéntras no se trató más que de andar con la máquina todo fué bien, pero cuando se intentó maniobrar con el aparejo á las dos ó tres leguas, casi toda la gente estaba mareada y hubo que desistir de esta parte de las pruebas por falta de brazos. Esto no lo he visto por mí propio, no lo he presenciado, pero lo sé con referencia á oficiales de ese hermoso buque que me lo han referido. La reforma que propongo traeria tambien por consecuencia, repito, que la marina mercante tendria con más facilidad marineros, pues no encontrando éstos aliciente para ocuparse en los puertos saldrian á la mar á navegar.

Sabido es que las matrículas constituyen una carrera libre, si así puede llamarse, pues á nadie se obliga á inscribirse. Pues bien: creo que resultarian ventajas para los matriculados y el comercio marítimo si se limitase el servicio á seis años seguidos, pero sin volverlos á llamar después, en vez de tener como hoy dos, tres ó cuatro campañas. En efecto: muchas veces cuando se va á despachar un barco se ven los inconvenientes del sistema actual, pues sucede con frecuencia, que á pesar de haber gente útil disponible, hay que tomar la ménos hábil; porque hallándose aquella próxima á su turno para el servicio en la marina de guerra, no pueden las Comandancias darles licencia para navegar en buques mercantes. En mi concepto, si con solo una campaña de seis años se concluyera el empeño, habria muchos más que ahora que corrieran á matricularse; pues ciertamente, Señores, el servicio de mar es preferente al de las armas; ennoblece más é ilustra al hombre, adiestrándole en los peligros y las grandes vicisitudes de la vida del marino, le hace valiente y experimentado y le proporciona el ejercicio de una profesion que luego puede servirle para procurarse la subsistencia al volver á su pueblo; miéntras que el soldado no aprende más que á manejar las armas y suele olvidar el arte ú oficio que ejercia cuando entró en el servicio. Hay gran diferencia, bajo este punto de vista, entre uno y otro, y así es que estableciendo lo que indico, estoy seguro que, á lo ménos en las provincias marítimas, se aumentaria mucho el aliciente para ser matriculado. Nuestros buques hallarian siempre marineros para sus navegaciones, y los de guerra podrian en casos extraordinarios contar con esos mismos licenciados que, continuando

Digitized by Google

dedicados á las faenas del mar, continuarian siendo hombres aptos y útiles para cualquier servicio. Hay, pues, este medio de mejorar las matrículas en beneficio de la Armada, de la marina mercante y de todos, y asimismo es posible discurrir otros que contribuyan al propio resultado.

Otra traba para el comercio marítimo son los fuertes derechos de fondeadero, carga, descarga, faros, etc., y el más sensible de todos es el de sanidad, pues cuantas veces un buque entra en puerto, haga ó no operaciones de comercio, tiene que pagar ese derecho, lo cual es muy triste. Se eximen de él, es verdad, los buques que entran por arribada forzosa; pero hay que instruir un expediente para justificarlo. Los de fondeadero, carga y descarga, son tambien crecidos y onerosos, no tanto por la cantidad que la ley fija, sino porque se aumenta ese derecho para atender á obras de puerto ú otras necesidades, de modo que sube á mucho, y sucede que un buque de porte regular tiene que pagar 2 ó 3.000 reales de derechos por unos y otros conceptos. En la Coruña pagamos el doble por carga y descarga y un real más por tonelada. De manera que en un buque de trescientas que tengo destinado á la carrera de América, me suele importar lo que pago por todos conceptos de 3 á 4.000 rs., y eso en un flete que muchas veces no llega á 2.000 duros.

Tambien es gran traba el absurdo principio de exigir el derecho de consumos á los efectos que se embarcan para manutencion de las tripulaciones, haciendo que pese en todas partes, así en Europa como Asia, Africa y América, y viniendo muchas veces esta exaccion devoradora á superar el valor primitivo de los artículos que á ella están sujetos. Supongamos, por ejemplo, un viaje de Cádiz á Riga con sal, y el regreso á España con maderas y cáñamos. Todo armador prudente hará un abundante rancho para que nunca sus tripulantes tengan que arribar por falta de víveres y los tengan tambien para el viaje de retorno; pues bien, pagará derechos sobre unas provisiones que se han de consumir fuera de España, y derechos no flojos, pues costando el vino en Tarragona 14 ó 16 duros la pipa, paga en la Coruña 9 duros por aquel concepto, con el recargo para los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales; las carnes, la salazon que empleamos en los ranchos, pagan, no solo consumos, sino hasta la sal al precio de estanco, y todo esto sube á una cantidad muy respetable. Hay más: vuelve el buque con una gran parte de los víveres con que salió por haber hecho un viaje feliz y sin detencion alguna, y otra vez hay que pagar derechos sobre los que han sobrado, y si por casualidad despues de desembarcados, porque haya que reparar el buque ó darle humazo, se quiere más tarde disponer de ellos, están nuevamente sujetos al pago de derechos. Esto no puede seguir así.

Otra traba: «La contribucion industrial que se impone á los navieros.» La ley empezó exigiendo un real por tonelada; pero con los recargos para municipio y la provincia pasa de dos; esto, sin embargo, no parece mucho; pero como sucede que á veces los navieros, cuando sus buques no hallan flete, dan órden para cargar por su cuenta, lo que vulgarmente se llama un pié de carga, si se propasan á venderlo se dice que se han introducido en la profesion mercantil y se les pide otra contribucion.

Tambien dificulta el comercio marítimo, como tengo consignado por escrito, la intervencion demasiado opresora en el mismo de las Autoridades de Marina, militares, civiles y hasta la eclesiástica. A esto añadiré ahora que ya he indicado la parte que toma la marina en nuestro comercio, imponiéndonos los tripulantes y otras restricciones, si bien yo no culpo á las personas, para mí todas dignísimas, sino á las cosas, á las instituciones. Llega un buque á un puerto, y la primera cosa que tiene que hacer su capitan es presentarse á la Autoridad, al Comandante de Marina, y miéntras tanto los intereses que lleva ó representa sufren una detencion que, en ciertas ocasiones, puede ser de importancia y perjudicial á los mismos; una vez anclado un buque no puede enmendarse ó mudar de fondeadero sin prévio permiso y pago de un practicaje, que es otra de las trabas que pesan sobre el tráfico marítimo. Vamos á despachar un buque con pasajeros para América..... no, que no podemos ir tan léjos en este momento; para cualquier punto de Europa. Pues bien, digo si aquellos con la tripulacion llegan á cierto número, hay que embarcar médico, cirujano y capellan; y sin ofender á estas respetables clases, aseguro que no suelen hacer otra cosa á bordo más que comer, dormir y ocupar una plaza en 1.ª cámara. El capellan pocas veces, en verdad, se ha llevado; porque justificando que no se ha presentado nadie á ocupar el puesto, la Autoridad eclesiástica deja salir el barco sin él.

Digitized by Google

El sistema sanitario es tambien defectuoso; y lo califico así, porque estando prevenido que un buque con patente limpia, que no haya tenido novedad en la navegacion, sea desde luego admitido á libre plática, se le sujeta á veces á cuarentena, porque despues de su salida se ha sabido por telégrafo que ha habido en el puerto de partida indicios de alguna epidemia. Cuando un buque se despacha en ciertos puertos, lo primero de que se informa el capitan es de si se dan patentes limpias, y sobre ello arregla su viaje y contrae sus compromisos. Ha sucedido el año último, que miéntras el Cónsul daba patentes limpias, avisaba á las Autoridades que habia ó tenia recelos de existir enfermedades contagiosas; de manera que sin estar declarada infestada ni sospechosa la procedencia, ni haber habido novedad durante la navegacion, la Sanidad despachaba los buques al lazareto á hacer cuarentena. A mí me horripila hablar de epidemias porque he perdido del cólera en pocos dias las personas más allegadas á mi corazon. Para mí todas las precauciones son pocas, pero me parece que el sistema que se sigue para evitar el contagio no es el que mejores resultados puede dar. Los lazaretos no están bien montados, tanto que es voz pública y notoria que el cólera entró en Galicia en 1853 por medio de la ropa súcia que desde el de San Simon se mandó á lavar á una aldea inmediata. Dichos establecimientos deben vigilarse más y cuidar tambien de la policía sanitaria de las poblaciones. Hubo en Cádiz en 1864 unas fiebres tifoideas que hicieron muchas víctimas; algunas personas poco cautas ó poco escrupulosas se dedicaron á comprar las ropas de los enfermos y muertos y las mandaron á vender á la Coruña, donde en su consecuencia se presentó el mal, teniendo yo que pagar tambien esta vez un tributo doloroso al monstruo devorador. El año último, invadida Sevilla del cólera, se intentó renovar esta depravada especulacion; pero informado de ello el Sr. Gobernador de la provincia, adoptó las convenientes disposiciones para impedirlo. Esta clase de abusos deben corregirse con rigor y cuidado. No digo más sobre este particular.

Relativamente á la 7.ª pregunta del interrogatorio, reconozco que la prohibicion de construir ciertos barcos en el extranjero y la prima concedida á los que los hacen en la Península en pasando de determinado número de toneladas, son dos circunstancias que han desarrollado bastante la construccion, como ha sucedido en algunos puntos de la costa de Cantabria y otros de Galicia; mas en tanto que no se permita la libre introduccion de los artículos que no produce nuestro propio país, necesarios para esa industria, no hay que esperar que alcance gran prosperidad ni pueda competir en baratura con la extranjera. Se ha dicho que no tenemos artículos que exportar: pues yo creo precisamente lo contrario; creo que tenemos productos ó efectos de suma importancia, y considero á España como la nacion privilegiada en cuanto á produccion.....

El Sr. PRESIDENTE: Permítame V. S., Sr. Vila; vuelve V. S. á informar sobre lo que ya ha informado: debe S. S. concretarse á responder á las preguntas.

El Sr. VILA: Nada tengo pues que añadir respecto á la pregunta 7.ª: la 8.ª dice así: (Se leyó).

Yo creo que hay muchos medios. Si se va modificando el sistema administrativo que tenemos, podremos ir nivelándonos con los extranjeros; así como si hoy se suprimieran las trabas y los impuestos que pesan sobre nuestra navegacion, creo que en igual proporcion podria disminuirse el derecho diferencial; de modo que si ahora estamos protegidos con un 20, podria realizarse una rebaja de un 2 por 100 cada año, y en un plazo de 10 años desaparecer completamente esta proteccion. Es lo único que puedo manifestar á la Comision.

El Sr. CORROZA: En la sesion de ayer y en la de hoy se ha hecho una exposicion de las circunstancias en que se encuentran las industrias relacionadas con la navegacion, viniendo á conocerse que hay dos grupos de derechos que establecen, digámoslo así, fuerzas opuestas. Me explicaré más claramente: se ha hecho una larga enumeracion de los obstáculos que en cierto modo se oponen al desarrollo de la industria, y al mismo tiempo encontramos otras disposiciones como el derecho diferencial que la favorece; de manera que emanadas del mismo centro, hay dos géneros de medidas;

Digitized by Google

unas que la perjudican y otras que la protegen, medidas que por lo tanto obran en sentido contrario, de lo cual resulta la necesidad de armonizarlas. Pues bien: tratando de modificar, si así fuera conveniente, estos dos grupos de disposiciones contrarias, hay que saber la diferencia que entre ellas existe, y bajo este punto de vista yo desearia que los señores informantes dieran á la Comision un trabajo escrito, calculando los efectos que cada una de esas medidas favorables y adversas produce en sus respectivas industrias. Es decir, supongamos que se está verificando un cargamento en un buque de cualquiera cabida; lo que yo quiero es que los señores informantes formen el presupuesto de los gastos y ganancias de la operacion emprendida, teniendo en cuenta lo que en las disposiciones vigentes haya de beneficioso ó contrario para sus intereses, y que el resultado de ese cálculo reducido á números pueda servir de fundamento á la Comision al elevar su dictámen al Gobierno. Deseo, pues, conocer datos exactos y determinados, y me parece que esto será posible, no en este momento, pero al ménos luego que los señores industriales puedan con detencion dedicarse á formar ese cálculo.

Mi deseo es que, puesto que se ha sostenido y sostiene la necesidad del derecho diferencial existente, y que esto debe ser consecuencia de la conviccion de esa misma necesidad, que se me trasmita aquella conviccion por medio de las razones numéricas en que se apoye.

El Sr. TINTORÉ: Se puede demostrar que un buque inglés de esos de gran porte cubre con un flete de 25 schelines por tonelada los gastos que tiene, y áun le queda utilidad, miéntras que un buque nuestro no puede obtener el mismo resultado al precio de 50.

El Sr. CORROZA: ¿Y por qué?

El Sr. TINTORÉ: Porque el buque inglés toma el carbon muy barato y todos sus gastos generales son relativamente menores que los nuestros, pues se reparten, siendo casi los mismos, sobre 2.000 toneladas, al paso que nosotros lo hacemos sobre 800. Pero se dirá: ¿porqué no haceis buques de 2.000 toneladas? y responderemos; porque no hay elementos en nuestro país para sostener ese comercio; porque nuestro movimiento comercial tiene proporciones muy reducidas; porque hasta la misma posicion topográfica de la Península influye, haciendo que casi todas las líneas marítimas que van del Norte al Mediterráneo tengan que cruzar el Estrecho de Gibraltar, y pasando luego por delante de nuestros puertos, todos esos buques que por la ventaja de su gran porte unos, y otros por estar subvencionados, están en mejor situacion que nosotros, para quienes es de todo punto imposible sostener la competencia con ellos.

El Sr. CORROZA: La contestacion del Sr. Tintoré me hace conocer que es sobradamente apto para satisfacer mi deseo, y que nada debe serle más fácil que formar una cuenta por artículos de un viaje de nuestros buques con todos sus gastos, explicando al márgen las razones, el tipo ó partida que señalen.

El Sr. TINTORÉ: Creo haber dicho ya que no necesitábamos de la proteccion exagerada que pueda haber respecto á ciertos artículos; una proteccion de 6 ó 7 rs. por quintal, teniendo en cuenta el peso y la cabida, me parece bastante.

El Sr. CORROZA: Ruego nuevamente á los señores informantes que me contesten definitivamente si pueden ó no hacer la evaluacion que he indicado respecto á los perjuicios ó ventajas de cada una de las disposiciones existentes, traducida en números, para expresar la influencia que ejercen en sus operaciones; este es un trabajo que para SS. SS., prácticos en el asunto, debe de ser muy fácil, y para la Comision será muy importante á fin de conocer si hay necesidad de aumentar ó disminuir el derecho diferencial de bandera en vista de los resultados que se la presenten. ¿Hay, pues, dificultad en traer esos datos?

Digitized by Google

El Sr. TINTORÉ: Desde luégo aquí no los tenemos, siéndonos preciso escribir á Barcelona para que nos remitan ese cálculo; pero debo dar una explicacion. Hay muchos gastos que igualmente los tiene un buque español que uno extranjero, y estos para nada deben influir en la operacion. Sin embargo, la gran dificultad para nosotros es la competencia que con mayor beneficio suyo pueden hacernos buques de doble cabida que los nuestros, y para que nosotros no los tengamos de gran porte ya he manifestado la razon que existe, pues hubiera sido una imprudencia emplear 300.000 duros en un buque de grandes dimensiones no teniendo carga sino para una tercera parte de su cabida, resultando improductivo el capital invertido en las otras dos terceras partes. Sin embargo, ya vamos haciendo bastante, pues el tráfico que hacen los buques españoles no deja de ser importante. En el puerto de Liverpool puedo asegurar á la Comision que despues de la inglesa, casi la única bandera que allí flota, hablo de vapores, es la española; hemos ido adelantando paulatinamente, y habiendo empezado con dos vapores en 1854, hoy tenemos (hablo de mi casa) cinco empleados en ese tráfico, algunos construidos expresamente para nosotros con arreglo á los últimos adelantos. Pero, repito, que el mayor porte de los extranjeros es una gran ventaja contra nosotros, porque sus gastos son relativamente menores, y en prueba de ello diré que yo vendí un vapor, *El Ebro*, de 400 toneladas de carga, el cual me tenia de coste poco más ó ménos lo mismo que *El Francolin*, que mide 1.100.

Por lo demas, y contestando á la pregunta del Sr. Corroza, yo estoy dispuesto, y mis compañeros tambien lo estarán, á dar por escrito ó de palabra cuantas noticias y datos nos sea posible, y desde Barcelona remitiremos el estado que desea S. S.

El Sr. PAZ (De la Comision): Añadiré otro ruego al del Sr. Corroza. Quisiera yo que los señores industriales meditaran hasta qué punto sería conveniente, en el supuesto de que haya de subsistir el derecho diferencial de bandera, sustituirlo por un recargo sobre el flete, ya en peso, ya en medida, en vez de lo que hoy se exije que es un recargo sobre el derecho de aduanas.

El Sr. CUADRA: Yo deseo que se quiten todas las trabas que tengan las industrias, pero debo manifestar que aunque se suprimieran todas las que contrarían la nuestra, existe una condicion además, por la cual, los que tenemos vapores, no podemos competir. Un buque de doble porte, particularmente los ingleses que son los que los tienen de mayor cabida, un buque de 2.000 toneladas puede llevar su cargamento, con beneficio suyo, al mismo precio á que no puede tomarlo sin arruinarse un buque de 800, y como nuestros buques están arreglados á las necesidades del comercio español, el dia que se nos quitara el derecho diferencial, como no es culpa nuestra ni del Gobierno ni es dependiente de nuestra voluntad el que los ingleses tengan esos barcos de gran porte y los franceses líneas subvencionadas, quedaríamos perdidos. Me parece haber contestado á la pregunta del Sr. Corroza.

El Sr. CORROZA: Veo que no ha sido comprendida por todos. Yo no resuelvo si han de continuar ó quitarse el derecho diferencial y las trabas de que han hablado los señores informantes; dije que hay aquí dos grupos de disposiciones emanadas de un mismo centro administrativo que se contrarían, y me parece que esta falta de armonía exije que se supriman unas ú otras en la parte que sean contrarias; es decir, que si hay un valor que se aprecia en 4 como pérdida por la existencia de esos obstáculos, y otro de 10 producido por el derecho diferencial que se considera como beneficio, solo debiera dejarse una proteccion efectiva de 6. Pues bien, para hacer esa modificacion, que no varía la situacion de los señores informantes, si acaso el Gobierno quisiera hacerla, pregunté á SS. SS. si sería dable aplicar mi indicacion, no á un viaje imaginario, sino á uno real y efectivo, á cualquiera de los que SS. SS. verifican, cuyo cálculo nos presentarán en números, para ver la influencia que en su resultado tienen cada una de esas disposiciones favorables ó adversas.

El Sr. CUADRA: Para contestar á esa pregunta hay que empezar haciendo una distincion; hay trabas que pesan igualmente sobre la marina nacional mercante de vapor y sobre la extranjera, y creo

Digitized by Google

que estos gravámenes deben dejarse á un lado, refiriéndonos solo á los que afecten á los buques españoles; me parece que S. S. se referirá en efecto á las trabas que cargan exclusivamente á nuestros barcos y cuya supresion solo á nosotros nos favoreceria.

El Sr. CORROZA: No pedia yo tanto, pero si S. S. hace el cálculo en ese sentido, tanto mejor para la Comision.

El Sr. CUADRA: Mi observacion tiene por objeto que sepan cómo han de hacer el cálculo los señores que se encarguen de formarlo.

El Sr. CORROZA: La cuestion está en conservar la situacion misma en que hoy se encuentran los señores informantes, pero con completo conocimiento de lo que existe en realidad.

El Sr. CUADRA: ¿Con la menor proteccion posible?

El Sr. CORROZA: Nó, con la misma que hoy exista; nuestro objeto es conocer hasta qué punto favorecen ó perjudican á las industrias marítimas las disposiciones, favorables unas y adversas otras, comprendidas en la legislacion vigente, pues la Comision no lo conoce todavía.

El Sr. CUADRA: Ni nosotros tampoco; conocemos esa influencia en algunos puntos determinados; sabemos que algunas trabas nos perjudican, pero ignoramos á qué beneficio equivaldria la supresion.

El Sr. CORROZA: Tal era la respuesta que yo esperaba; y ahora veo más conveniente que se haga lo que propongo, á fin de que desaparezca esta ignorancia, que confesamos. Así por ejemplo: ántes se ha dicho que nuestras tripulaciones nos cuestan más caras que á los extranjeros las suyas; pues bien; importa saber cuánto es mayor el coste: lo mismo digo respectivamente á las demas diferencias que aquí se han indicado.

El Sr. CUADRA: En cuanto al mayor coste de nuestras tripulaciones no hay término para hacer la comparacion porque carecemos de la libertad que disfrutan los Estados Unidos y otros países para tripular sus buques con quien quieran y como quieran, siendo esto una cosa que hacen los capitanes á su gusto, y por más que algunas veces dé por resultado el ocurrir desgracias y naufragios, se ahogan á su placer, y éstos y otros inconvenientes se hallan compensados con la ventaja que les proporciona el tomar los fletes más baratos.

El Sr. TINTORÉ: Ya hemos manifestado á la Comision que estamos dispuestos á ayudarla en el trabajo que desea, si bien debo declarar que como naviero me es completamente indiferente se fije el derecho diferencial de una manera ó de otra, porque lo mismo nos importa llevár un metro cúbico de un género que de otro.

El Sr. GISBERT (Secretario): Insiste el Sr. Tintoré en que es igual trasportar un metro cúbico de carbon que uno de sedería, sin fijarse en la enorme diferencia que establece entre uno y otro el derecho protector de bandera. La Comision toma acta de ello.

El Sr. PRESIDENTE: Siendo muy importante el estado pedido por el Sr. Corroza, la Comision ruega á los señores informantes que tengan á bien formarle y remitirle.

Se levanta la sesion.

Eran las tres ménos cuarto.

Digitized by Google

TERCERA SESION

CELEBRADA EL DIA 8 DE MAYO DE 1866.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LOPEZ BALLESTEROS.

Se abrió la sesion á las once.

A indicacion del Sr. Presidente, se presentaron los Sres. Portilla, Thous y Arolas á responder al interrogatorio dirigido á los constructores de máquinas.

Se leyó la pregunta 1.ª, que dice así:

«Qué número y clase de herramientas mecánicas posee, y cual es la fuerza de la máquina ó máquinas de vapor destinadas á moverla, manifestando cual es el capital que representa el establecimiento completo, y cuales son el valor de los materiales que ordinariamente tiene acopiados, los gastos de conservacion y los generales de administracion y direccíon.»

El Sr. PORTILLA: Esa pregunta está ya contestada con toda latitud en nuestro informe escrito, al cual nada podemos añadir. Sin embargo, por circunstancias especiales necesito hacer alguna rectificacion acerca del capital que he dicho representa nuestro establecimiento. Me permitirá la Comision que lea lo que traigo escrito, pues no tengo facilidad para expresarme hablando.

Hemos manifestado que el capital de este establecimiento es de 10.648.800 rs., lo cual es exacto, pero que sin embargo no pone de manifiesto toda la importancia de él, por lo que creo conveniente hacer las siguientes aclaraciones.

El verdadero costo de fundacion, en la parte de edificios y máquinas, ha sido de 7.235.491,44 reales. Circunstancias agenas á este lugar nos han obligado á hacer en él una rebaja de 1.123.942,48 reales, por lo que ha quedado reducido el primer capítulo de él á 6.111.548,96 rs.

Los capítulos segundo y tercero que constituyen el capital circulante, han tenido anteriormente mucha más importancia, especialmente hace 3 ó 4 años, á consecuencia de que las obras en construccion en aquella época eran infinitamente más importantes, por estar construyendo al mismo tiempo las 4 máquinas de 130 caballos, los techos de la Casa de la Moneda de esta Córte y las máquinas de picar tabaco que hemos establecido en siete de las fábricas del reino, con las que, y sea dicho de paso, hemos proporcionado al Gobierno una economía de 7.000.000 de reales en 6 años. Tal acumulacion de trabajos á un tiempo nos obligó á usar de nuestro crédito, habiéndose elevado el capital puesto en juego hasta 18.000.000 de rs., viéndonos forzados á aumentar el número de nuestro operarios hasta 500.

Digitized by Google

Con esta rectificacion se comprenderá mejor toda la importancia de este negocio y todas las exigencias que podrá tener en lo sucesivo si, pasada la crísis financiera que tan terriblemente nos oprime, y sobre todo enmendadas las desventajosísimas condiciones en que ha sido colocada esta industria, volviesen, como lo esperamos, á adquirir los trabajos la importancia que anteriormente han tenido.

Esto es lo que tenia que aclarar, porque por circunstancias especiales el capital del establecimiento ha sido reducido.

El Sr. THOUS: La direccion de la *Maquinista* nada tiene que rectificar, pues cuanto ha presentado por escrito es exacto respecto á capital, maquinaria y todo lo demas.

Se leyó la 2.ª pregunta, que dice así:

«Qué número de caballos de vapor de 75 kilográmetros produce anualmente, y cual es el máximo que podria producir con los recursos de que dispone en sus talleres. Cual es la fuerza máxima de las máquinas de vapor destinadas á la navegacion que puede construir, y si elabora ó no en su establecimiento las grandes piezas de forja.»

El Sr. PORTILLA: Es difícil decir por término medio lo que se podrá producir; así es que nosotros hemos puesto lo que se ha hecho hasta ahora. En cuanto á fuerza de vapor estamos en disposicion de producir máquinas de 500 caballos sin necesidad de traer ni una sola pieza del extranjero, forjándolo todo en nuestra propia casa, pues tenemos para ello los elementos suficientes, como la Comision habrá visto por nuestro informe escrito.

El Sr. THOUS: Respecto á las dos partes de esta pregunta hemos dado ámplias explicaciones en nuestra informacion escrita.

El Sr. PORTILLA: Se me ha olvidado una observacion, porque me parece que en esta misma pregunta está la clase de material que usamos.....

El Sr. SANTOS: Es en la siguiente, Sr. Portilla: dice así:

«Cual es la clase y procedencia del combustible y de los varios materiales que emplea en la construccion de las máquinas; cual su precio, puestos á pié de fábrica; y en caso de usarlos del país y extranjeros, en qué relacion se encuentran el valor, consumo y calidad de unos y otros.»

El Sr. PORTILLA: No dije en mi informe escrito que estábamos preparándonos á montar un tren para estirar chapas, y debo manifestarlo ahora. No quisimos decir lo que proyectábamos, sino solo lo que eran ya hechos efectivos, por temor de que se tomara á jactancia.

Tenemos construidos los soportes, cilindros y demas accesorios para el establecimiento de un tren de cilindros para producir chapa, así como dos calderas, la una vertical y horizontal la otra, para aprovechar el calórico sobrante de los hornos que necesitábamos para poder producir chapas, y que vamos á montar. Tenemos tambien fundidas la mayor parte de las placas de fundicion, y continuamos fundiendo las que nos faltan, y tan pronto como lo estén procederemos á montar el tren.

La clase de chapa que produciremos será equivalente á la inglesa conocida por BBH que nos servirá para los cascos de calderas y buques.

Esperamos que dentro de 3 á 4 meses á lo sumo estaremos produciendo chapa.

He creido conveniente hacer esta rectificacion para que se conozca lo que estamos intentando; no sé sin embargo si lograremos vencer las inmensas dificultades con que luchamos.

El Sr. PRESIDENTE: Desearia que el Sr. Portilla nos dijera si convierte en su taller el hierro fundido en hierro dulce.

Digitized by Google

El Sr. PORTILLA: Sí, señor; algunas veces cuando me falta retal, y áun suelo mezclar algunos retales, para lo cual tengo un horno de Pudler para pudelar el lingote inglés y estirarlo.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y sabe S. S. cuánto es el gasto para convertir el hierro fundido en hierro dulce?

El Sr. PORTILLA: No lo tengo presente en este momento; necesitaria para contestar que se me suministrasen algunos datos.

El Sr. PRESIDENTE: Pues ruego á S. S. que cuando los obtenga nos lo diga á la mayor brevedad, así como tambien qué combustible emplea en esa operacion.

El Sr. PORTILLA: Debo confesar que no tengo áun los conocimientos necesarios; mi establecimiento es nuevo, y yo todavía más en el ramo á que pertenece, por lo cual carezco de la ilustracion que adquiriré más adelante.

El Sr. PRESIDENTE: En el informe escrito vemos que el Sr. Portilla emplea tambien varias clases de hierro. ¿Puede decirnos de cual se sirve más generalmente en su fábrica?

El Sr. PORTILLA: Del Gasseri.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y á qué precio lo paga?

El Sr. PORTILLA: De 40 á 50 schelines el hierro colado. Todo esto consta en el informe escrito.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y consta tambien el precio del hierro hecho con retal?

El Sr. PORTILLA: Nó, señor. En Inglaterra se vende un 25 por 100 más caro que el pudelado; pero nosotros, como no estamos todavía acreditados, tenemos ante todo necesidad de vender, y lo damos al precio más inferior, es decir, como el de lingote, y el pudelado. Obramos así para darnos á conocer.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Cuánto hierro de retal podria producir el Sr. Portilla marchando su establecimiento en grande?

El Sr. PORTILLA: Podriamos producir, si siempre tuviéramos consumo y retal, de 2.000 á 3.000 quintales de fierro, pero hoy no producimos más que 1.000 ó poco más.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y eso es por falta de retal ó de consumo?

El Sr. PORTILLA: Es por falta de trabajo en la fábrica.

El Sr. PRESIDENTE: ¿A cómo paga el Sr. Portilla el retal, y á qué precio compraría los rails y demas hierro procedente del derecho de ferro-carriles?

El Sr. PORTILLA: Ese es un hierro muy inferior, yo estoy pagando el retal á 20 rs. y por consiguiente no podria pagar ese otro sino á 16 ó 17 rs., pues para hacer un hierro medio regular, tengo que mezclarle alguna cantidad de otro superior; algunos pedazos he utilizado del de los ferro-carriles y sale un hierro muy agrio y muy malo.

Digitized by Google

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y podria decirnos S. S. cuánto costaria la operacion de convertir ese hierro de desecho en hierro dulce?

El Sr. PORTILLA: No tengo antecedentes para contestar ahora, pero lo haré cuando remita lo relativo á la otra noticia que ántes se me ha indicado.

El Sr. THOUS: El precio de los hierros está detalladamente consignado en nuestra informacion escrita.

Sobre la 4.ª pregunta manifestaron que nada tenian que añadir á lo escrito los señores informantes.

Se leyó la 5.ª, que dice así:
«Qué número de caballos de vapor construye anualmente para el Estado, y cuántos para los particulares; y aparte de las máquinas completas, cuántos juegos de calderas, con expresion de su peso, hace para el uno y para los otros, manifestando las reparaciones que practica, sea en las máquinas y calderas, sea en los cascos, y expresando, si es posible, la relacion que guarda el importe de las obras nuevas con el de las reparaciones.

El Sr. PORTILLA: Hemos dicho cuanto podemos hacer, pues hemos dado el número de las calderas construidas; nada tenemos que añadir, ni podemos, al ménos yo, dar más detalles por la falta de organizacion que hasta ahora han tenido nuestros trabajos, pues como he dicho, somos nuevos en el oficio y carecemos áun de la inteligencia y suficiencia necesarias; nuestra organizacion no está depurada, y además hemos pasado por circunstancias muy difíciles que han absorbido toda nuestra atencion como la absorben siempre las cuestiones que son de vida ó muerte. Así es que no podemos contestar en qué proporcion están las reparaciones ú otras obras menores con otras más importantes, porque no nos hemos ocupado de todas ellas sino en conjunto.

El Sr. THOUS: Tambien está contestado por escrito el número de caballos de vapor que podemos construir y hemos construido.

El Sr. NAVA (De la Comision): ¿Ha ejecutado el Sr. Portilla alguna reparacion en los buques de vapor que viajan á las Antillas?

El Sr. PORTILLA: Sí, señor, he hecho reparaciones de mucha importancia en el vapor *España*, y últimamente en el *Isla de Cuba* por habérsele partido el eje principal ó de cigüeña, cuya recomposicion se hizo con el martillo grande que tenemos.

El Sr. NAVA: ¿Y en los cascos?

El Sr. PORTILLA: Tambien se han verificado algunas recomposiciones en la parte interior ó fuera de flor de agua, pues no tenemos diques para otra cosa. Cuando han necesitado reparacion en los fondos han entrado en los diques de la Carraca y allí se han hecho.

El Sr. NAVA: Antes al hablar de la importancia de su taller ha dicho S. S. que estaba montando un tren de cilindros para laminar hierro y producir planchas; y desearia saber si el establecimiento de S. S. tiene el desarrollo suficiente para construir mañana ú otro dia buques de hierro.

El Sr. PORTILLA: Sí, señor, ese sería nuestro principal objeto; mas para ello la gran cuestion es

Digitized by Google

tener el lingote muy barato, lo cual no sucede así, ni pedimos que suceda, porque abrigamos la íntima conviccion de que no podrian subsistir los altos hornos. Nosotros no queremos hacer daño á nadie.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Encuentra el Sr. Portilla retal suficiente en el país?

El Sr. PORTILLA: Hasta ahora vamos encontrándolo, quizás lo apuraremos, y entónces no sé lo que será. Una de las razones más esenciales que nos ha obligado á montar los cilindros de chapa ha sido el buen efecto que nos han dado los cilindros laminadores de hierro, precisamente porque nos eximen de tener una existencia tan grande en el almacen, y porque si en eso tenemos alguna pequeña economía, nos ayuda á sostenernos, pues no hay bastante trabajo á causa de ser, como he dicho, muy poco el pedido de máquinas. Hay además otro motivo que es el principal. Cuando el Sr. Nava ha visto que hemos construido calderas para el Gobierno, pedimos chapas á Inglaterra, pero tardaba en venir el material, y para evitar estos inconvenientes hemos montado el tren á que ántes me he referido, á fin de que cuando nos vuelvan á encargar alguna otra obra de la misma clase y tengamos los planos, podamos en 15 ó 20 dias producir las chapas y dar principio á la construccion de las calderas.

El Sr. NAVA: ¿Y qué clase de retal usa S. S.?

El Sr. PORTILLA: Lo usamos de varias clases. En primer lugar aprovechamos todos nuestros recortes, que son de importancia, en las calderas; utilizamos los tacos que resultan de los agujeros y todas las virutas de los tornos. Tambien recogemos muchísimos cascos de herraduras, rejas de arados que ya han servido, que son en gran cantidad, pues yo no sé de dónde viene tanto; afortunadamente hasta ahora siempre hemos tenido material y no nos ha aquejado el temor de que nos falte, como sabe S. S. que se lo he manifestado siempre cuando nos ha honrado con su visita en la fábrica, y que le hemos dicho que estábamos admirados al ver que nunca nos falta.

El Sr. NAVA: Conozco en efecto la abundancia que del expresado material hay siempre en el establecimiento del Sr. Portilla, y al hacer á S. S. la pregunta que le he dirigido, es para sentar un hecho que conviene que conste en la informacion.

El Sr. PORTILLA: Yo me felicito de haber tenido ocasion de hacer patente en público y ante una Comision tan entendida el buen estado de un establecimiento, que considero utilísimo para el país, así como que al fundarle nos ha costado grandísimos disgustos y hemos tenido que superar inmensas dificultades que áun no están del todo vencidas. Y no se diga que esos obstáculos, que existen contra nuestra industria, nos los hace ver por un prisma de aumento nuestro propio interés, pues ruego á la Comision que oiga lo que se decia en un escrito de que no he tenido noticia hasta hace cuatro dias, ni tampoco conozco á su autor, que es el Sr. D. José María Alvarez, Oficial de la Direccion de Aduanas y Aranceles, el cual decia respecto á nuestra industria en 29 de Enero de 1862, época bien distinta de la que hoy atravesamos, lo que voy á leer. «Con carbones y hierros abundantes, los mecánicos españoles lucharian ventajosamente en la construccion de máquinas con las de las naciones hoy más adelantadas, miéntras al presente es verdaderamente asombroso, no solo que se haga lo que se hace, sino que haya habido quien se atreviese á acometer semejantes construcciones, satisfaciendo como satisface á la importacion mucho más de 50 por 100 sobre el valor los hierros, su primera materia, cuando las máquinas extranjeras se importan con pagar solamente desde un 2 á un 8 por 100 de derecho.»

Si segun la Real órden de 27 de Diciembre de 1862, pagando 40 rs. los 100 kilógramos de hierro en barras satisfacia este artículo el 50 por 100 de su valor, exigiéndose 65,10 rs. por la expresada unidad, satisface áun hoy más de 81 por 100. Realizándose está un prodigio, y nadie para mientes en ese prodigio. ¡Que se descubran con respeto los mecánicos extranjeros al contemplar el valor y la per-

Digitized by Google

severancia con que algunos maquinistas españoles luchan por sostener á vida industrias á las que, desconocida, está negando existencia nuestra patria! El prodigio consiste en que la *Nueva Vulcano* de Barcelona, la *Maquinista terrestre* y *marítima* de la misma ciudad, y las fábricas de los Sres. Portilla y compañía, de Sevilla, y otras, hayan podido contar un año de existencia entrando casi libre de derechos la maquinaria extranjera, y alcanzando el precio que en España alcanzan los hierros, su principal primera materia, y en sus respectivas localidades los carbones que en la fábrica han de consumir. Esto dice, que los españoles son capaces de construir, y manifiesta cuán de sentir es haya opiniones de que deben seguir tan rebajados los derechos de la maquinaria extranjera. Déseles hierro tan barato como permita la ley, y levántense los derechos de la maquinaria cuanto la ley consienta, que, puestos en situacion de que compita el trabajo con el trabajo, ellos se cuidarán de buscar modelos para surtir de aperos nuestra agricultura, y ellos proporcionarán máquinas y herramientas con que imprimir adelantos á todas las demas industrias.»

Así señores, hablaba una persona á quien no conozco, pero á quien en público doy gracias por el interés que se tomaba en favor de nuestra triste industria, que es imposible que pueda luchar con la extranjera cuando se vé la anomalía de que, segun lo demuestran datos exactos, la fabricacion extranjera está beneficiada contra la nuestra. Yo bien conozco que la razon de esto ha sido tomar por principio la importacion libre ó casi libre en el país de todo lo que aquí no se producia; pero esto conduce á hacer estancarse la industria, á que lleve siempre una vida mezquina, á que muera apenas nacida, es decir que cese todo progreso, que no haya progreso en la industria. Respecto á las industrias no existentes parecia, si no lógico, al ménos razonable, que se siguiera ese camino con objeto de favorecerlas; pero desde el momento en que una industria ha nacido, debe impulsársela, y es justo que se modifique tal sistema, porque si se cometió un error, debe enmendarse, y creo que error hubo en esta parte: la proteccion debe darse á todas ó á ninguna; á mi juicio todas la necesitan, pues somos el niño que no puede luchar con el hombre. Francia, Inglaterra y todas las naciones han protegido la industria nacional, y respecto á Inglaterra el sistema seguido ha sido bien opuesto al que nosotros adoptamos, pues no ha permitido la exportacion de sus máquinas de hilados y otras hasta el año 42, temerosa de que se las copiaran y los otros países las aplicaran á su industria ántes de que ella hubiera llegado al grado de perfeccion que deseaba. Así es que hasta entónces tuvo toda clase de disposiciones prohibitivas, y cuando ya se consideró fuerte, cuando ya se halló en estado de luchar ventajosamente, cuando ya estuvo segura de vencer, entónces abrió las puertas de sus mercados, y dejó salir sus máquinas, como diciendo: «ya no temo la competencia, porque para cuando las demas naciones, con el empleo de mis máquinas, puedan producir mejor y más barato que yo ahora, entónces yo con mis productos avasallaré á todos, y, ó no nacerá ninguna industria, ó si nace, tendrá una vida precaria y raquítica.»

El Sr. FIGUEROLA (De la Comision): Voy á permitirme dirigir una observacion al Sr. Portilla. Cuando S. S. creó su establecimiento, cuya importancia nos ha descrito al contestar á la pregunta anterior, seguramente sabia los derechos que pagaba la maquinaria á su introduccion en España; conocia los derechos que satisfacian las primeras materias, y que eran por cierto más elevados que los que hoy existen; y sin embargo, S. S. y sus compañeros resolvieron plantear semejante fabricacion. Ahora bien, ¿contaban con alguna esperanza de que el Gobierno cambiaría los aranceles porque ellos creaban su establecimiento, ó contaban solo con los cálculos mercantiles propios y necesarios para la creacion del mismo?

El Sr. PORTILLA: Tengo que confesar una grave falta en que hemos incurrido. Nuestro establecimiento se formó sin estar bastante estudiada la materia; yo me hallaba ausente en Francia, cuando se emprendió el negocio por la persona á quien tenia confiados mis poderes. Además, ya he dicho que al principio no pensamos sino en construir puramente un taller de reparacion para los buques que navegan en el Guadalquivir y las pocas máquinas que existen en aquel país. Cuando el Gobierno nos encargó la de 130 caballos, segun manifiesto en el informe escrito, ya tuvimos que darle más desarrollo;

Digitized by Google

además que entónces se preveian grandes construcciones de máquinas, y abrigábamos la esperanza de que se nos concediera la de alguna de 500 caballos que pedímos, si bien nunca se nos dió; sin duda el Gobierno en su mayor ilustracion creyó que no podriamos hacerla, y las encargó todas á Inglaterra, de donde se trajeron.

Sin embargo, el que hubiéramos cometido un error planteando un negocio que á ciencia cierta no debiamos haber acometido, no era razon para que dejara de protegerse un establecimiento que ya existia en el país y que puede llegar á ser muy importante, pues se dedica á una de las industrias más principales que constituye el mejor medio, á mi juicio, para que un país llegue á ser poderoso, toda vez que sin la construccion de máquinas y buques es imposible que ninguna nacion llegue á ser grande y temida; y para que la industria alcance esa importancia es necesaria la proteccion, porque las industrias, como todo ser, nacen débiles, y á semejanza de los niños, maman y van creciendo hasta llegar á hombres fuertes y robustos.

El Sr. THOUS: Esperaba la pregunta que el Sr. Figuerola ha formulado dirigiéndose al Sr. Portilla. Dice S. S. que al crear su establecimiento el Sr. Portilla podia haber mirado si merecia la industria á que se dedicaba la proteccion que pide, porque se formó bajo unos principios ya legales, teniendo á la vista los derechos vigentes, y parece querer examinar si merece ó no la industria en cuestion ser protegida.....

El Sr. FIGUEROLA: Permítame S. S.: no trato de discutir; prescindo de eso y me he limitado á consignar un hecho.

El Sr. THOUS: Entónces pasaré á otra cosa y haré la historia de la *Maquinista terrestre* desde su creacion.

Señores: la *Maquinista terrestre* es la fusion de varias industrias de la misma clase que se establecieron en Barcelona desde el año 35 al 37; cada taller empezó por lo que han de principiar todos, por la simple fundicion de piezas de hierro y por trabajos pequeños de construccion de máquinas de poca importancia; pasando luego á las de hilar, porque entónces los derechos arancelarios protegian esa construccion, y se hicieron grandes surtidos de ellas por haber tomado en aquel tiempo gran desarrollo en el Principado los talleres para la fabricacion de algodon. Pero si bien llevaban una vida, si no muy floreciente, al ménos muy soportable, los establecimientos de D. Valentin Esparó y el de Thous, Ascacibar y compañía, vino más adelante una época en que para fomentar mejor y adelantar la industria que ya quedó reducida á solo los ramos de maquinaria, se emprendió la construccion de máquinas de vapor, pudiendo extenderse á las de agricultura que se nos encargasen; se llevó á cabo la idea de unir ambos talleres bajo la razon de la *Maquinista terrestre y marítima*, pensamiento que databa desde 1854, y que entónces era ya forzoso realizar, pues vino una baja fuerte en la introduccion de máquinas de hilados y tejidos, de tal manera, que llegó á imposibilitar su construccion en España, quedando reducida á la nulidad hasta tal punto que hoy apenas existen ni áun modelos de ellas; pues desde entónces acá si alguna máquina de hilar, torcer ó sus análogas se ha construido, ha sido únicamente por circunstancias particulares cuando un industrial nos la ha pedido á causa de necesitarla con urgencia y no haberle venido del extranjero; pero fuera de estos casos especiales ó cuando ha habido reparaciones, lo que es la construccion de máquinas de hilados y tejidos está completamente perdida para nosotros, es decir, para los españoles.

Realizó, como iba diciendo, *la Maquinista terrestre* en 1856 su pensamiento de hacerse sociedad anónima con objeto de hacer más llevadera su vida y adelantar en la produccion. Empezó por ocuparse de las máquinas de vapor; es verdad que cuando se vió en esta necesidad, estaban vigentes los Aranceles y sabia hasta qué punto habia de contar con la proteccion, si bien no podia ménos de ceder á la necesidad en que estaba porque la fuerza de las circunstancias le dijo: «ó liquidas y pierdes tu capital, ó ingéniate de modo que puedas salvarlo con la esperanza de que si se ha cometido un error respecto á la maquinaria

Digitized by Google

de hilados y tejidos como lo puedes probar, tal vez manifestándolo francamente, lo que hoy dia es una ilusion, mañana obtendrás los medios de que careces para poder disfrutar de mejor vida, mediante una reparacion que te se dé.» Pero esta reparacion se ha pedido y suplicado y nunca se ha obtenido. Sin embargo, cuando en unos Aranceles á base general de proteccion, los tipos que se marcan en una reforma son derechos fiscales cuyo mínimum es 10 por 100, y cuando á consecuencia de lo que pagan las primeras materias unido al coste de la mano de obra, no solamente resulta que no hay un derecho fiscal á favor del productor, sino que la proteccion es en una proporcion muchísimo más baja que si no hubiera semejante derecho, entónces, conforme á la razon, á la justicia y á la equidad, debia haberse dado lugar á que se nos ayudara como lo solicitábamos. No ha sido así desgraciadamente. Hubo además otra esperanza; se creyó que manifestando al país los adelantos de nuestras construcciones, poniendo patentes la *Maquinista* sus obras, recordando las tres máquinas de vapor construidas para la Armada nacional, sus calderas para la fábrica de armas de Toledo, su máquina tambien de vapor para la casa de moneda de Madrid, donde hay 11 prensas monetarias, obra de esquisito gusto y precision que funcionan á satisfaccion de las inteligentes personas que dirigen ese establecimiento y son elogiadas por cuantas las han visto; y por último, sus construcciones para la fábrica de pólvora de Múrcia, de que tiene noticia el Gobierno, al cual hemos servido con toda perfeccion y prontitud, creyó, digo, *la Maquinista*, que revelando los esfuerzos que ha tenido que hacer para presentar máquinas de vapor fijas en toda su escala, las cuales expuso para que se vieran en los centros industriales, máquinas que tenian de fuerza desde 8 á 64 y hasta 80 caballos, de cuya última potencia no hay más que ésta, única en España, pues si las hay de 120 y 160, son la reunion ó arreglo de otras varias de 40 y 50 ó más pequeñas, pero de 80 caballos la única que existe en la fábrica de los Sres. Busquets y Sala, de Mataró, es la construida por *la Maquinista*: esperábamos, pues, que en vista de todo esto seríamos atendidos. Sin embargo, tambien nos hemos equivocado. Hemos hecho patentes en todos los centros industriales y todas las provincias nuestras fuerzas, los elementos de que disponemos, lo que podemos producir, que tenemos personal suficiente, ciencia y práctica, y que llevamos un órden rigoroso de contabilidad para facilitar datos minuciosos y verídicos como habrán visto los señores de la Comision.

Pues bien: cuando así hemos procedido, creiamos que al llegar una ocasion como la presente en que se puede hablar manifestando aquí con toda la franqueza posible cada uno sus sentimientos, seguiamos y no podiamos ménos de seguir abrigando la esperanza de que al fin se nos escucharía y obtendríamos para el desarrollo de nuestra industria la justa proteccion que demandamos en beneficio del país. Por desgracia tambien han resultado fallidas nuestras esperanzas.

En los años de 61 y 62, despues de centralizado el taller en la Barceloneta, estando ocupado en obras de la industria en general y en la construccion de máquinas para el Gobierno, elevó su personal de operarios hasta 800, número que posteriormente ha ido disminuyendo conforme se han ido cumpliendo los principales compromisos que teniamos pendientes, y á consecuencia tambien de la última época tan desfavorable que hemos atravesado en el año anterior, hoy hemos llegado á no contar sino la mitad de aquel número. El establecimiento tenia su capital y debiera contar con el trabajo para soportar la respetable cantidad de gastos que sobre él pesan y que no guardan proporcion ni se pueden sostener cuando la produccion no está en un límite regular, pues pasan de un millon y casi alcanzan á millon y medio los gastos de una fábrica como *la Maquinista* que tiene un capital invertido de 20 millones, 13 como capital fijo, y 6 ó 7 de capital flotante; debiendo ser el producto equivalente al trabajo y hacerse la amortizacion de ese capital flotante dos ó tres veces al año; y puedo decir que en el último no se ha podido pasar más que una vez del expresado capital al fijo, porque los rendimientos han sido pequeños.

Para que se pueda trabajar en competencia con los extranjeros y con los mismos establecimientos de igual clase que hay en el país, se necesitan otras condiciones, pues aunque el trabajo dé un pequeño beneficio, como este beneficio es el producto de 6 millones de reales, subdividido y repartido sobre 20 que es el total del capital empleado, no resulta más que una tercera parte de ganancias reales para la industria. Así es que en la *Maquinista terrestre*, contando los años en que ha trabajado

Digitized by Google

por 8 ó 9 millones y los en que no lo ha hecho sino por 2 ó 3, resulta un beneficio como término medio de 4 ó 3 $^1/_2$ por 100 para los interesados en el negocio; resultado triste que hace lamentarse al industrial á cuyo cargo se halla un establecimiento de tal importancia, obligándole á exclamar: «ó se hacen esfuerzos y se nos atiende, ó si no, vamos á la ruina y será preciso liquidar.» ¿Pero cómo liquida, señores, un establecimiento de esta naturaleza? Señores, es muy doloroso que cuando una fábrica ha ido creciendo poco á poco y ha llegado á cierta altura, que cuando pensaba acabar de remontarse para gloria suya y de la nacion, caiga y no tenga más remedio que decir: «ó se nos ampara equiparándonos con las demas industrias del país, ó si hemos de seguir desdeñados, mejor será reducir el taller y proceder á la liquidacion.» Pues es de advertir que un taller de la importancia del de la *Maquinista*, que cuenta ya de existencia desde el año 35, no es el mismo que se creó, no es ya él solo, sino que á su sombra han nacido y se han desarrollado otros más pequeños, pero necesarios en aquellos puntos donde las demas industrias del país tienen su foco de aplicacion; de modo que hay construcciones de máquinas en Sabadell, en Badalona, en Valencia, en Zaragoza, en otras poblaciones importantes por su movimiento industrial como Manresa; hay fábricas en Gerona y en otros puntos donde la industria reclama su primer auxiliar que es la maquinaria. Y si estas industrias tuvieran su desarrollo, si se las facilitara su marcha, luego vendria la produccion perfeccionada y barata por efecto de que cada ramo de la industria atendería á cada clase de necesidades, y sabido es que el establecimiento que se dedica á un ramo solo, no tiene que invertir tanto capital en modelos, y puede contar con un personal más suficiente y en menor número, porque el operario que se acostumbra á hacer siempre una sola clase de máquinas, una vez ejecutadas dos ó tres, la reproduccion de las mismas facilita su trabajo, y el director de la fábrica puede escoger con más acierto y expresamente su personal científico; por el contrario, cuando hay que abarcar todos los ramos, como sucede en la actualidad, desde las piezas más importantes hasta las más sencillas, desde la construccion de hornillos y chimeneas hasta máquinas de vapor fijas de 80 caballos, y de 600 para la marina, entónces el personal ha de ser muy extenso, casi ilimitado, y los gastos han de recargar la mano de obra de una manera exorbitante. Tales son las razones que nos han traido á la situacion en que nos hallamos.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): He tenido hace pocos años el gusto de visitar el establecimiento de la *Maquinista terrestre y marítima;* y entónces recuerdo que se me dijo que no podia desarrollarse su industria por falta de capital. Quisiera saber si hoy se encuentra todavía en el mismo caso, y si por consiguiente, además de las causas generales que segun han manifestado se oponen al desarrollo de su industria, existe hoy, como existia en 1860, esa otra bastante comun á todas las industrias en España, que es la de crearse sin un capital bastante para imprimir á los establecimientos todo el movimiento que necesitan.

El Sr. THOUS: La *Maquinista terrestre y marítima* tiene capital bastante.

El Sr. AROLAS: Y no solo bastante, sino que nos sobra y vamos á pedirle al Gobierno la reduccion de 4 millones en el mismo.

El Sr. ALBACETE: Sin embargo, me permito insistir, porque me consta que la *Maquinista* se ha quejado de que carecia del necesario capital circulante.

El Sr. AROLAS: Podia, en efecto, faltar cuando S. S. estuvo en Barcelona, pero ahora no sucede así. Sabido es que la *Maquinista* reunió los dos establecimientos, de que ya se ha hablado, en el principal de ellos, situado en la Barceloneta, por ser aquel el punto más adecuado para hacer las reparaciones que le pedia la marina, y que constituian su trabajo más importante; pero como no era posible verificar la traslacion sino consumiendo el capital flotante, tuvo éste que disminuirse y áun hubo que acudir al crédito, porque para llevar á cabo el cambio que nos proponiamos necesitábamos dos

Digitized by Google

edificios; el que ya estaba montado y el nuevo donde ibamos á establecernos. Así es que para los gastos que entónces ocurrieron no nos bastó el capital flotante y tuvimos que buscar cerca de tres millones de reales, pues aunque el establecimiento de la calle de San Pablo, que comprendia 128.000 palmos superficiales, nos habia de reintegrar luego que se vendiera, esto no podia realizarse en seguida hasta haber invertido en el taller nuevo grandes sumas. De manera, que si en aquella época faltaba capital, hoy sobra, porque hemos recogido la mayor parte del que entónces empleamos, ó por mejor decir, hemos realizado ya la mayor parte de lo que entónces estaba en suspenso, y áun tenemos un millon á cobrar; y si hemos de seguir viviendo como hasta aquí, todavía nos sobrará otro; hallándonos por consiguiente en el caso de pedir al Gobierno autorizacion para disminuir en cuatro millones nuestro capital flotante. Además el capital fijo ha disminuido á su vez por haberse vendido ya el terreno de la calle de San Pablo, y cada año le van modificando las circunstancias desde la época á que se ha referido el Sr. Albacete, pues consistiendo, segun está prevenido, en un tanto por ciento del moviliario y los edificios que pasa de capital fijo á capital flotante, como por este concepto va habiendo cada año un descuento de 15 á 16.000 duros, desde entónces acá ha sido reducido en 35 ó 40.000 duros. De manera que hoy lejos de faltar, sobra á la sociedad capital flotante, y estamos en el caso de pedir al Gobierno su rebaja, al ménos miéntras carezcamos de trabajo suficiente como actualmente sucede, pues si el consumo volviera á aumentar, tal vez no pediriamos esa disminucion.

Se leyó la pregunta 6.ª, que dice:

«Cual es el precio medio del caballo de vapor de 75 kilográmetros en las máquinas marinas completas, cualquiera que sea su fuerza; cual el de los 100 kilógramos ú otra unidad cualquiera en piezas sueltas para las máquinas y calderas, y para las reparaciones de unas y otras, y cual el de las reparaciones del casco en el concepto de ser de hierro.»

El Sr. PORTILLA: En la contestacion que por escrito hemos dado á esta pregunta, tenemos dicho que sin ser un tipo completamente exacto, pues varía mucho el precio de construccion de las máquinas, podria fijarse el de 4 á 5.000 rs. por caballo de vapor marítimo, repito que este precio varía segun el coste de la primera materia y la clase de la máquina que se adopte. En cuanto á las piezas sueltas tambien hemos dado su precio ordinario, pues hay otras mucho más caras, las de martillo por ejemplo; sin embargo, lo más general es que las piezas sueltas valgan de 2 á 3 rs. kilógramo. En cuanto á reparaciones en el casco es imposible suministrar un dato cierto y general.

Nunca hemos podido hacer un presupuesto de una reparacion anticipadamente; por lo cual, cuando se nos encargan obras de este género lo que hacemos es poner tanto por los materiales empleados, tanto por los jornales, y luego otro tanto por 100 de utilidad ó beneficio. Es un trabajo que varía, segun el sitio del buque donde hay que ejecutarle, porque en sitios estrechos é incómodos se trabaja muy poco y es muy pequeño el resultado que dan en un tiempo determinado, y relativamente á otros parajes más adecuados, los operarios que se ocupan; por consiguiente, las reparaciones no están ni áun sujetas á cálculo anterior, se hacen á la buena fé, y despues se liquida. Este es al ménos el sistema que nosotros seguimos.

El Sr. THOUS: Nosotros seguimos el mismo sistema, si bien en nuestro informe hemos puesto por aproximacion el precio de las reparaciones.

El Sr. SANTOS (De la Comision): Es verdad, pero advierto que los constructores de máquinas establecen el precio del caballo de vapor con diferencias muy notables.

El Sr. THOUS: No es extraño, porque tambien los sistemas de las máquinas varían muchísimo. Hemos consignado un precio al caballo de vapor, pero hay máquinas que pueden hacerse hasta á un 50 por 100 ménos.

Digitized by Google

El Sr. SANTOS: Sin embargo, la *Maquinista* habrá tomado el término medio entre unos y otros sistemas, como supongo que lo habrá hecho tambien el Sr. Portilla.

El Sr. PORTILLA: Ya he confesado francamente que mi práctica y mis conocimientos en la fabricacion están muy por debajo de los que tienen los señores representantes de la *Maquinista*, los cuales llevan ya muchos años en ella. De manera que tal vez sea yo el que esté equivocado y no estos Señores.

El Sr. PRESIDENTE: Ó acaso consista en otras causas la diferencia que ha notado el Sr. Santos.

El Sr. PORTILLA: Yo he tomado por tipo las máquinas que hemos construido para el Gobierno, únicas marítimas que han salido de nuestro taller.

El Sr. THOUS: Bien, pero hay máquinas mucho más caras que las que se construyen para el Gobierno.

El Sr. PRESIDENTE: La discordancia es bastante grande; pues segun unos el término medio á que salen los caballos de vapor es de 5.500 rs., y segun otros de 6.700.

El Sr. THOUS: Repito que hay unas máquinas que son más caras que otras.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Hay máquinas todavía más caras y que cuestan más que el mayor de los dos precios que he indicado?

El Sr. THOUS: Sí, señor.

El Sr. PORTILLA: Yo no puedo añadir más por mi parte respecto á este punto; he suministrado los datos que teniamos y no me es posible facilitar otros. Cuando un establecimiento lleva ya largos años de vida, hay hechos de que partir; pero cuando se trata de uno cuya creacion es muy reciente, como nos sucede á nosotros, no se puede hacer más que apreciaciones aproximadas.

El Sr. CORROZA (De la Comision): Si yo rogara á S. S. que me fijara un precio para la construccion de una máquina ¿no podria S. S. formar el cálculo aunque no tuviera todos esos antecedentes que juzga necesarios?

El Sr. PORTILLA: En ese caso estudiaría y formaría el plan de la máquina que se me encargara, lo cual sabe S. S. que no deja de ser costoso y requiere algun tiempo.

El Sr. PRESIDENTE: Yo creia que las máquinas de vapor se valuaban, y esta era la costumbre de contratarlas, multiplicando el valor de cada caballo de vapor por el número de los que constituyen la fuerza de la máquina, y añadiendo al producto un coeficiente constante de utilidad, por cuyo medio era fácil calcular el total importe de la máquina. ¿No es este el método que emplea el Sr. Portilla?

El Sr. PORTILLA: Efectivamente, si bien hay alguna diferencia, segun sea la máquina, de balanza ú horizontal.

El Sr. THOUS: Y hay que añadir que una máquina de balancin vale 20 ó 30 por 100 más que una horizontal, así como tambien varía el precio segun sea de alta, baja ó mediana presion.

El Sr. PRESIDENTE: Pero pudiera haberse hecho esa clasificacion en el informe escrito, asignando

Digitized by Google

á cada caballo de vapor un valor dado segun cada sistema. Igualmente resulta poco claro lo que se dice respecto á las piezas sueltas, pues saben los señores informantes que por regla general, poco más ó ménos, el hierro dulce vale dos veces más que el fundido ó estirado, así como el *marchant* ó *ebauché* doble que el fundido; y no veo en las piezas sueltas esa proporcion, pues dice el Sr. Portilla que el valor del kilógramo de éstas es de 2 á 3 rs. si son de hierro fundido, y de 6 á 8 si de hierro dulce, lo que induce á creer que el valor de las piezas sueltas de esta última clase excede en mucho al de las de hierro fundido, y en una proporcion muy considerable respecto á la primera materia. Desearia alguna explicacion sobre este particular.

El Sr. THOUS: Hay pieza de hierro forjado cuya mano de obra es cuarenta veces mayor que su precio intrínseco.

El Sr. PORTILLA: Tambien influye mucho la forma de la pieza, pues si lleva torno tiene un precio, y otro diferente si es de lima.

El Sr. PRESIDENTE: Los precios que ha puesto en su informe el Sr. Portilla, ¿son precios medios?

El Sr. PORTILLA: Sí, señor.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y cual será el término medio del peso de un caballo de vapor?

El Sr. THOUS: Es muy difícil hacer ese cálculo, pues como hay muchísimos sistemas, hay máquinas de un caballo de vapor que pesan 100 kilógramos, miéntras otras llegan á 200; y esto á veces sucede dentro del mismo sistema, dependiendo del curso que se dé al piston.

El Sr. FIGUEROLA (De la Comision): Sería conveniente que no se extendiera la cuestion á toda clase de máquinas, sino que los señores informantes se concretaran ahora solo á las marítimas.

El Sr. THOUS: pues tambien las marítimas varían segun los sistemas.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y dentro de cada sistema no es posible fijar el peso de un caballo de vapor?

El Sr. THOUS: Yo lo creo muy difícil.

El Sr. PORTILLA: La máquina de 20 caballos que hemos puesto como ejemplo en nuestra informacion escrita, pesó toda ella 14.112 kilógramos. Es el único dato que por mi parte puedo presentar.

Se leyó la 7.ª pregunta, que dice:
«Qué relacion existe entre el importe de las obras que exclusivamiente ejecuta para los buques, ya sea de obra nueva, ya de reparaciones, y el de las demas obras que ejecuta para los diferentes ramos de la industria en general.»

El Sr. PORTILLA: Ya he contestado á esto que nosotros no tenemos esta separacion.

El Sr. THOUS: Nada podemos añadir en esto á lo manifestado por escrito.

Se leyó la 8.ª pregunta, que dice:
«A qué causas atribuye el escaso desarrollo que ha logrado en España la fabricacion de máquinas

Digitized by Google

de vapor aplicadas á la navegacion, y qué medios juzga que podrian emplearse para fomentarla hasta conseguir que sus productos puedan competir en bondad y precio con los similares extranjeros.»

El Sr. PRESIDENTE: A la primera parte de esta pregunta han contestado ya los señores informantes al responder á la 5.ª, pero falta por contestar la segunda.

El Sr. PORTILLA: Yo he contestado en mi informe escrito: allí he dicho que hay dos medios de proteccion, ó subir el derecho de las máquinas, ó darnos libres el carbon y el hierro; pero he añadido que preferiria se elevase el derecho de la maquinaria, como se verá por la parte de mi escrito que á esto se refiere.

Hemos sentado por principio, que creemos que la industria en general no podrá prosperar en nuestro país si no se la continúa favoreciendo con proteccion, y por eso creemos que se debe continuar dispensándola á todas en particular; pero es necesario que á la nuestra se la iguale con las demas y se la dé una proteccion razonable; por lo que pedimos se imponga un derecho de 30 por 100 á la introduccion en España de las máquinas extranjeras, y que si llega el caso de poder trabajar para el extranjero ó nuestras posesiones ultramarinas, al exportar sus productos se les devuelva el importe de los derechos que hayan pagado á la importacion del material empleado en las máquinas que se exporten, sin lo cual no podremos competir con los constructores extranjeros, y que se aumente el derecho á la tubería de hierro fundido en proporcion á lo que paga el lingote. Con esta proteccion, aunque infinitamente menor que la acordada á las industrias carbonera, ferretera y agrícola, creemos que podremos luchar, sostenernos y crecer.

Lo que no podremos soportar es quedar en las onerosísimas condiciones en que nos encontramos, pues que siguiendo en ellas, nuestra ruina será segura: por lo que si no se nos concediese la imposicion de aquel derecho, no podremos ménos de pedir que se nos den enteramente libres los combustibles y materiales que debamos emplear en nuestras construcciones, áun cuando al hacer esto tengamos el sentimiento de pedir lo que pueda dañar á otras industrias importantísimas; pero no pedimos ninguna injusticia, y sí unicamente que se nos trate bajo un pié de justa igualdad con las otras; si á ellas se les acuerda proteccion, proteccion debe acordársenos, y si no se nos da á nosotros, tampoco debe concederse á los demas en perjuicio nuestro. Igualdad y justicia es lo único que deseamos. Me permitiré explanar esta idea. He pedido el 30 por 100 de proteccion para las máquinas, y que si hacemos algo para la isla de Cuba, se nos devuelva el derecho que hemos pagado, puesto que allí las máquinas no satisfacen derecho alguno: por si se creyera que esto es exagerado diré, que la Francia, cuya superioridad en industria respecto á nosotros es tal, que aunque con pesar confesamos que á su lado somos unos verdaderos pigmeos, sigue, sin embargo protegiendo su industria constructora de máquinas con derechos de introduccion, pues su Arancel vigente impreso el año de 1864, en su partida 648, fólio 69, impone á las máquinas de vapor 25 francos por cada 100 kilógramos en bandera nacional, y 27,50 en la extranjera.

El peso total de la máquina que hemos puesto por ejemplo es de 14.112 kilógramos, por consiguiente en el caso más favorable de hacerse el trasporte en bandera nacional, pagaria francos 3.525, ó sean 14.100 rs. vn.

Siendo el coste de dicha máquina en Inglaterra de 40.000 rs. vn., corresponderia el derecho que pagase á 35,25 por 100.

Pidiendo nosotros que se imponga 30 por 100 solamente, esta máquina pagaria á su introduccion en España 12.000 rs., es decir, 2.100 rs. ménos que lo que se la haria pagar en Francia.

En nuestro concepto, para evitar el fraude que puede hacerse en las declaraciones de valores convendria que el derecho se fijase sobre el peso.

El Sr. PRESIDENTE: Parece que hay cierta contradiccion en algunas de las cosas que nos ha dicho el Sr. Portilla. Por un lado dice que se encontraria bastante protegida su industria, siempre que se le

Digitized by Google

devolvieran los derechos del carbon y del hierro; es decir, que fuera libre la introduccion de estas materias; y en la informacion escrita pide un derecho protector de 30 por 100 á favor de las máquinas. Ahora bien, como el derecho que paga el hierro que se introduce, de cualquier clase que sea, ya fundido ó forjado, es mayor del 30 por 100, veo aquí una gran discordancia que quisiera que S. S. explicase.

El Sr. PORTILLA: Permítame S. S. que le diga que nosotros hemos sentado el principio de que si llegamos á poder trabajar para el extranjero ó nuestras posesiones ultramarinas, al exportar nuestros productos se nos devuelva el importe del material invertido en las máquinas que se exporten.

Tengo poca esperanza de que esto se llegue á realizar, pues creo que en mucho tiempo no estaremos en el caso de trabajar para el extranjero, pero sí puede hacerse algo para la Isla de Cuba; y en cuanto al trabajo para el país, creo que con ese 30 por 100, atendida la mayor economía de nuestros precios en el personal, podríamos marchar.

El Sr. PRESIDENTE: Pues eso es lo que yo no veo claro; ese 30 por 100 representa mucho ménos que el dejar libres los hierros y el carbon, que tambien pide S. S.

El Sr. PORTILLA: Es menester tener en cuenta que el material entra por mucha menor parte en el valor de una máquina que la mano de obra.

El Sr. PRESIDENTE: Yo en rigor lo que busco es que S. S. determine el derecho que pide como proteccion á la industria de construccion de máquinas.

El Sr. PORTILLA: El 30 por 100. En el ejemplo que he leido se ve que el derecho del material no es más que 4.445,07 rs., y siendo el valor de esta máquina en Inglaterra 40.000, el 30 por 100 sobre éste ascendería á 12.000 rs., de que descontando los 4.445,07 que pagaria á la introduccion del material que sería la proteccion dada á la industria productora de hierro en el país, quedarían para proteger la construccion de máquinas 7.554,93.

Lo más conveniente para mi establecimiento, repito, sería recibir libre el carbon y el lingote, pero esto dañaria á otras industrias, y yo no lo pido sino en el caso de que no se conceda el aumento en el derecho de la maquinaria.

El Sr. PRESIDENTE: Y supuesta esta libertad del carbon y el hierro ¿podria continuar el señor Portilla con el 2 y el 6 por 100 que tienen las máquinas?

El Sr. PORTILLA: Sí, señor.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Y cómo quiere el Sr. Portilla que se adopte el sistema de despachar al peso las máquinas, cuando no sabemos el de un caballo de vapor?

El Sr. THOUS: Es fácil saberlo.

El Sr. PRESIDENTE: Entónces se sabrá lo que vale una cantidad dada de máquinas.

El Sr. THOUS: En nuestro informe hay un cálculo exacto de la máquina de vapor que construimos, y se especifica cual es el valor de la primera materia, cuánto pagó por kilógramo y cuánto abonamos por mano de obra. (Leyó lo que consta en el informe escrito.)

El Sr. PRESIDENTE: Supuesto esto, necesitaba que SS. SS. nos suministraran otro dato. ¿Cuánto material bruto entra para producir una máquina?

Digitized by Google

El Sr. AROLAS: En nuestro informe está consignado, así como la diferencia que hay, tanto en contra de los intereses de la Aduana, como en contra del trabajo del país. (Lee lo que consta en el informe escrito.) Es decir, hay una disminucion de 11 á 12 por 100 entre la materia bruta y el producto elaborado.

Estos datos son exactos, porque es la misma contabilidad del taller en el que se lleva la relacion de cada pieza por sí y con separacion de cada operacion. Cuando entra á fundirse se pesa el material; cuando ya va á formar parte de la máquina se pesa la pieza, y hecha la máquina se pesan ántes los embalajes por separado y luego se pesa todo junto para obtener un resultado exacto. En la calderería sucede lo mismo, se sabe el peso de las planchas cuando salen del almacen; luego se pesan por partes ántes de entrar á formar la caldera, y hecha ésta se pesa por los medios más posibles.

El Sr. PRESIDENTE: Queda contestada mi pregunta; pero falta saber si esto puede considerarse como regla general, cualquiera que sea el sistema de la máquina.

El Sr. THOUS: Puede variar en algun tanto más ó ménos, pero no es mucho.

El Sr. FIGUEROLA: Nos ha dicho el Sr. Portilla que se contentaria con un derecho protector de 30 por 100: sin embargo, el Sr. Portilla, animado de un espíritu de confraternidad hácia las demas industrias, dice que no quiere que se baje el derecho de esas industrias del carbon y el hierro, por más que esas sean precisamente las primeras materias que él necesita para alimentar su establecimiento, y aquí nace una contradiccion para mí. Dado su espíritu de equidad y confraternidad hácia las demas industrias ¿no le parece al Sr. Portilla que querer imponer un 30 por 100 á las máquinas que se introduzcan es perjudicar á las industrias que necesitan esas máquinas que hoy solo pagan un 2 ó un 3 por 100? La confraternidad que quiere guardar con la industria del carbon y del hierro ¿cómo ha de guardarla con las otras industrias que necesitan máquinas si á la introduccion de éstas les impone el 30 por 100?

El Sr. PORTILLA: Yo creo que debe tomarse por principio, que toda industria que esté protegida y que hace pesar la proteccion que tiene sobre las otras, debe á su vez conformarse con la proteccion que á éstas se dispense y que pese sobre ella; porque no puede ser que para unas haya proteccion y para otras no.

El Sr. FIGUEROLA: Yo no discuto eso: pero para determinadas industrias ha sido un medio de proteccion el darles las máquinas al 3 por 100; y si ahora á éstas se las impone el 30 ¿qué proteccion les resta á aquellas? ¿Qué confraternidad guardará la industria de S. S. con las otras industrias, que se creerán perjudicadas, si se impone á la introduccion de máquinas ese 30 por 100?

El Sr. PORTILLA: Las industrias á quienes más directamente afectaria esa rebaja, á quienes se quitaria alguna proteccion, tienen ya otra más importante por otro lado. Supongamos, por ejemplo, la industria agrícola; el recargo de derechos que hubiera de pagar por las máquinas que necesitase introducir, estaria indudablemente compensado con la carga que impone á la industria de máquinas y á todas en general con la prohibicion absoluta, que hay en el país, de introducir los granos extranjeros, los cuales si entraran abaratando la manutencion, abaratarian el jornal.

El Sr. GISBERT: Pide el Sr. Portilla proteccion para todas las industrias de todas clases por esa generosa fraternidad que ostenta: y ¿no le parece á S. S. que proteger á todas las industrias equivale á no proteger á ninguna? ¿No le parece á S. S. que la proteccion universal es un círculo vicioso en el cual, lo que se gana por la proteccion á la industria propia, se pierde por la proteccion á las industrias de los demas? S. S. ha hecho ciertas consideraciones generales que me estimulan á hacerle esta observacion, deseoso de oir su ilustrado parecer.

Digitized by Google

El Sr. PORTILLA: Yo he dicho con libertad y buena fe lo que pienso y lo que creo más conveniente, no solo á mi industria sino á mi país. Contesto pues gustoso á la observacion del Sr. Secretario. Dos escuelas dividen hoy el campo de la ciencia económica; la librecambista y la proteccionista. Pues bien: hay que adoptar una de ellas. Si se adopta la librecambista habrá que hacerlo con todas sus consecuencias, es decir, que para todo será menester dar igual libertad sin imponer á nadie derecho, empezando por la libre admision del trigo extranjero, para que, abaratándose la manutencion, se abaratara el valor de la mano de obra. Esto ya he dicho que en mi concepto sería la ruina de mi país. Siento no tener la ciencia y la costumbre de hablar necesaria para poder entrar á probar este aserto.

Si se sigue la otra escuela, la proteccionista, tambien es indispensable hacer lo mismo; es decir, dar proteccion igual á todas las industrias, y en ese caso mirar por la industria de máquinas, que no solo no está protegida, sino que está perjudicada, favoreciendo la mano de obra extranjera en perjuicio de la española. Si proteccion tienen las demas industrias, proteccion debe tener tambien la nuestra, y si nosotros nos conformamos con la que á ellos se les dé, deben á su vez ellos conformarse con la que á nosotros se nos preste. Esto sería lo justo, lo demas sería la ley del embudo, y dispénseseme lo vulgar de la frase.

El Sr. AROLAS: El principio que debe presidir en las leyes arancelarias debe ser la equidad y repartir el beneficio de la proteccion con igualdad entre todas las industrias, comprendiendo bajo esta denominacion comun la agricultura y el comercio. Sea cualquiera la base que se establezca, sea mayor ó menor la proteccion que se dispense, esta igualdad es la que debe buscarse; porque no puede haber ni se concibe que haya intento de proteger una industria en el Arancel, áun á riesgo de perjudicar á otra. Sobre esta base debe resolverse la cuestion, aunque haya alguna diferencia entre la apreciacion que el Sr. Portilla haya manifestado en su informe escrito y la que haya hecho en el suyo la *Maquinista terrestre y marítima*. El Sr. Portilla pide el 30 por 100 como término máximo á la maquinaria, siguiendo la progresion 1, 2, 6 y 10: cree necesario el derecho del 10 al 15 para las máquinas motoras; del 15 al 20 para toda otra clase de máquinas, y del 20 al 25 para las piezas sueltas de maquinaria. Ha hecho esta escala de derechos, ya por seguir el mismo órden del Arancel, ya porque ha estudiado lo que es el coste de construccion, y ha visto que construir una máquina completa es diferente de construir una pieza suelta. La máquina es un conjunto, un trabajo preparado que por sí mismo, y desde que entra en el taller va siguiendo su marcha. Pero la reparacion no es igual, porque depende de varios estudios, y por ser una cosa particular que ocupa el taller, necesita de mayor proteccion que una máquina completa.

Se pregunta por qué se quiere imponer un 30 por 100 á favor de la industria de máquinas. Por una razon muy sencilla; porque las demas industrias están en desarrollo, y á esta puede considerársela en un estado naciente. No porque se establezca un derecho algo fuerte sobre la introduccion de las máquinas pueden considerarse realmente perjudicadas las industrias que necesitan esas máquinas, porque la maquinaria tiene una duracion larga; solo se necesita atender á su reparacion, pero no á su reposicion, y por consiguiente el exceso del derecho que pueda pagar, cargado sobre el capital total que representa el establecimiento, significa una cosa pequeña, pues en mucho tiempo no necesita remudar aquella máquina ínterin no venga algun adelanto, alguna modificacion, lo cual no sucede muy á menudo, y por consiguiente ese exceso que se paga por la introduccion de la máquina, puede repartirse en muchos años, viniendo á ser una cosa que realmente no influye para nada en la resolucion de comprar y emplear dichos artefactos.

Se leyó la 9.ª pregunta, que dice:

«Si cuenta su establecimiento con recursos suficientes en herramientas y personal para la construccion de buques de hierro, tanto por lo que respecta al casco y arboladura, como al montaje de sus máquinas á bordo; y en caso negativo si puede al ménos hacer la reparacion de los cascos, bien sea que las obras y averías se encuentren debajo, ó bien se encuentren encima de la línea de flotacion.»

Digitized by Google

El Sr. PORTILLA: Ya hemos contestado que hoy por hoy nuestro establecimiento no se halla montado para construir buques de hierro; tenemos todas las herramientas para el tratamiento del hierro que ha de entrar en la construccion de un barco, pero no tenemos diques ni varaderos. Sin embargo, podríamos construir alguno poniendo una grada de madera en la orilla del rio.

Como ensayo hemos comprado un pequeño vapor, el cual hemos partido por medio y le estamos alargando y haciéndole una máquina de 100 caballos. Esto, como suele decirse, se hace á ratos perdidos, porque todo el mundo sabe que en los talleres es menester siempre tener algun trabajo propio para entretener á la gente, trabajo que se abandona cuando hay encargos del público.

El Sr. THOUS: A lo que tiene dicho por escrito la *Maquinista terrestre* solo podria añadirse que en rigor nuestra fábrica podria construir buques; pero con los derechos que actualmente pagan las primeras materias no nos determinamos á hacerlo, porque en los barcos que hemos construido hemos perdido mucho dinero.

El Sr. AROLAS: El derecho de tonelaje que pagan los extranjeros cuando abanderan un buque, es en proporcion mucho menor que el que tenemos que pagar los constructores por el material que ha de entrar en su construccion. Hízose una exposicion por la *Maquinista* en la época en que el Congreso nombró una Comision para informar sobre la reforma Arancelaria, y tambien pidió noticias á varios constructores: en esa exposicion se dijo que la escala propuesta por dicha Comision, que era de ciento ochenta reales por tonelada para los buques de vapor de hierro de 100 á 400 toneladas, de 220 rs. en los buques de 401 á 700, y asi sucesivamente, debiera aumentarse siquiera en la cantidad de 140 reales mas en toda la escala, para considerarnos equiparados en la diferencia que habia entre el derecho de tonelaje y el que debíamos pagar por el material de construccion. Esta proteccion la pedimos para poder competir y para obtener un beneficio, no precisamente en interés del capital y del trabajo, sino en interes y beneficio del país. Hoy estamos animados del mismo pensamiento.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): Puesto que el Sr. Arolas nos ha indicado que tiene en sus talleres medios para la reparacion de buques, yo desearia que S. S. nos dijese qué medios son esos y la capacidad de los buques que puede construir ó reparar.

El Sr. AROLAS: De las reparaciones que hemos hecho las mas importantes han sido la de los vapores *Santo Domingo y Canarias*, buques de 1.500 toneladas que hacen la carrera de América. La reparacion del primero importó de 35 á 37.000 duros, se hizo en 35 dias, para ejecutarla se tuvieron á bordo hasta 120 hombres, y en la reparacion de la máquina 280; es decir, que el taller puso al servicio de aquella reparacion en el momento de llegar el barco, 400 hombres, y á pesar de esto quedaron en aquella época más de 300 hombres ocupados en los demas trabajos que teniamos encargados.

Pero si bien el servicio se hizo con esmero y prontitud, y vino despues el vapor *Canarias* á otra reparacion tambien importante, las circunstancias especiales del fondeadero del puerto de Barcelona, que es escaso para los buques de mucho calado, lo cual les obliga á venir desde Cádiz para hacer la reparacion con muy poco lastre, hizo que como para marchar tuvieron que tomar carbon, y éste pesaba algo mas que el lastre que habian traido, estuviese á punto de zozobrar al pasar la barra, salvándose solo por la pericia del capitan y marineros. Por este motivo y por tener que venir desde Cádiz en lastre á hacer las operaciones de reparacion y marchar otra vez allí, manteniendo la tripulacion durante todo ese tiempo y lastrando y deslastrando dos veces, á pesar de haber quedado la compañía de Lopez muy agradecida á los servicios de la *Maquinista*, no ha vuelto á mandar á Barcelona los barcos y ha montado en Cádiz un taller propio para hacer las reparaciones. Desde entónces no hemos reparado vapores de tanta importancia, si bien han venido á nuestro taller todos los que hacen la carrera á las islas Baleares, los de la compañía de Sevilla, los de Martorell y Bofill y algunos otros. Hoy dia hay mayor facilidad para reparar buques hasta de 1.200 toneladas por el varadero que hemos hecho, lo

Digitized by Google

cual nos proporciona la ventaja de poder cambiar si es necesario las planchas del fondo, los baos y las demas piezas interiores. Este varadero no estaba funcionando cuando el Sr. Albacete tuvo la dignacion de visitar nuestros talleres; pero si hoy fuera, lo veria.

Se leyeron las preguntas 10 y 11, que dicen así:

«10. En caso de construir buques de hierro, manifestará cual es el valor por tonelada de arqueo del buque rematado y listo para navegar; y de dicho valor qué parte correspondo al casco, cual al armamento y cual á las máquinas, expresando en cada uno de los casos qué relacion guarda el coste de los materiales con el de la mano de obra y demas gastos.»

»Para contestar á esta pregunta se tendrá presente que el casco comprende el vaso con su timon, repartimientos interiores completos y herraje de firme para el aparejo; que el armamento abraza la arboladura, velámen, aparejo, embarcaciones menores, anclas, cadenas y demas pertrechos necesarios para navegar; y que en el valor de las máquinas entra el de las máquinas propiamente dichas, el propulsor, las calderas, los accesorios y útiles para el servicio de unas y otras, las carboneras y todas las piezas colocadas de firme en el casco por debajo de la flotacion para el servicio de las mismas, y por último, el montaje general á bordo.»

«11. Qué entorpecimientos encuentra para plantearse en España la industria de la construccion de buques de hierro, y qué medios juzga los más á propósito para facilitar su desenvolvimiento.»

El Sr. PRESIDENTE: Los señores informantes, en su contestacion escrita, han propuesto el medio que creen más á propósito para proteger su industria. ¿No se les ocurre algun otro que diera mejores resultados que el que ya han indicado?

El Sr. AROLAS: No, señor.

El Sr. PRESIDENTE: Sobre la primera parte de la pregunta undécima creo que los señores informantes han dicho todo lo que tenian que decir. ¿No se les ocurre nada que añadir sobre la segunda?

El Sr. AROLAS: Tres medios hay: elevar los derechos de introduccion de las máquinas, rebajar los derechos pagados por las primeras materias, ó subvencionarnos por cada máquina construida. Que se escoja el que se quiera.

El Sr. THOUS: Tambien se podrian recargar las máquinas en proporcion de lo que pagan las primeras materias.

El Sr. AROLAS: O abonar una prima por caballo de produccion. Tambien podia compensarse en la construccion de buques un tanto por tonelaje de cabida.

De estos medios, es indiferente al constructor que se adopte cualquiera, con tal que se conceda á esta industria una parte de proteccion que la nivele con las demas hasta donde sea dable para que ella ponga de su parte todo cuanto pueda á fin de producir cuanto mas barato sea posible, pues hoy dia los esfuerzos, que en este sentido hace, no la sirven para nada.

El Sr. NAVA (De la Comision): Yo desearia que los señores informantes tuvieran la bondad de decirnos qué influencia ejerce en sus respectivas industrias el derecho diferencial de bandera; es decir, si la conservacion, supresion ó modificacion de ese derecho podria tener algun influjo en el desarrollo de su industria y abaratar su trabajo.

El Sr. THOUS: Todo lo que sea bajar gastos será siempre una ventaja, pero esto no quiere decir

Digitized by Google

que nosotros propongamos la rebaja del derecho de bandera. Por lo demas, repito que nosotros aceptaremos cualquier rebaja que se nos haga en los derechos del hierro y primeras materias, ó cualquier proteccion que se nos conceda y que sea favorable á nuestra industria. Cual ha de ser esta rebaja ó este medio de proteccion, lo dejamos á eleccion del Gobierno.

El Sr. PORTILLA : Yo creo que al perjudicar á la industria naviera, quitándola el derecho diferencial, probablemente los vapores españoles que hoy son los que reparamos en nuestros establecimientos no podrian navegar, y una vez que no navegasen, nada tendriamos que hacer nosotros. Creo que en materia de proteccion están ligadas unas industrias con otras, y que no se puede proteger á una, sea la que fuere, sin proteger tambien á las demas. Ya lo he dicho otra vez; ó proteccion para todas ó libertad para todas. Podré estar equivocado, pero es mi opinion, y la digo de buena fé.

El Sr. AROLAS : Dos medios hay de contestar á la pregunta del Sr. Nava. El derecho diferencial de bandera se puede considerar ya con relacion á los efectos que debe producir sobre la marina mercante, y por tanto sobre los talleres de construccion y reparacion de barcos, ya tambien con relacion á los efectos que podrá producir en beneficio de la industria de máquinas la diferencia de los derechos sobre las primeras materias que necesita para la construccion.

Respecto á lo primero, el Sr. Portilla ha manifestado claramente la idea principal, porque si la supresion del derecho diferencial de bandera ha de producir la decadencia completa de la marina mercante, si los vapores no han de tener elementos para hacer su navegacion, es natural que desaparezcan por completo, bien llevándolos á otra nacion ó bien desguazándolos ; y de todos modos nada tendremos nosotros que reparar, y perecerá nuestra industria. Si ha de subsistir la marina mercante y por consiguiente la navegacion, parece que ha de subsistir el derecho diferencial. El caso práctico hoy es que los materiales de construccion y carbones vienen casi siempre en bandera extranjera : cuando á un constructor le hace falta un material con toda urgencia y calcula que no puede venir con la prontitud que él necesita si lo trae en bandera nacional, lo embarca en la extranjera, porque el 20 por 100 que paga de mas, se lo compensa el tener ántes aquella materia y poder concluir su obra para cuando se le ha pedido. Tratándose del lingote, como de este hay que tener siempre gran provision, se pide con tiempo, y por consiguiente puede venir en buque de vela nacional y ser el flete mas barato. Lo mismo sucede en contratos de precision, que se hacen con el Gobierno ó con un particular, de entregar una obra en un término dado, porque entónces el constructor calcula su tiempo y puede pedir al extranjero las piezas que le hagan falta, haciéndolas venir en buque nacional.

De todos modos resultará, que si la navegacion subsiste, tendremos vida en cuanto á la reparacion, y si no subsiste, los talleres se cerrarán. Por eso aunque se modifique algun tanto ese derecho, es necesario conservarlo y no establecer la igualdad de bandera, con la que desapareceria la navegacion y con ella la industria de máquinas, al ménos en uno de sus principales ramos; pues es menester tener en cuenta que la *Maquinista* en dos años ha trabajado de un cuarto á un tercio para la marina y dos tercios á cuatro quintos para la industria general del país.

Creo que estas observaciones satisfarán completamente al Sr. Nava.

El Sr. CORROZA (De la Comision) : El Sr. Portilla encuentra dos medios á propósito para favorecer su industria; uno que podriamos llamar directo, y consiste en imponer un derecho de importacion á la maquinaria, y otro indirecto que consiste en rebajar los derechos de introduccion en las primeras materias. La *Maquinista* ha agregado un tercer medio que es el de la subvencion. Dejemos á un lado este medio y ocupémonos de los dos propuestos por el Sr. Portilla, que prefiere la imposicion de un derecho protector á las máquinas, porque dice que así vivirán mejor todas las industrias. ¿Es esta misma la opinion de la *Maquinista terrestre*? Es decir, ¿qué medio escogeria entre la nivelacion y rebajas de derechos en las primeras materias y la imposicion de derechos protectores á la maquinaria?

Digitized by Google

El Sr. THOUS: Siempre la proteccion á la maquinaria. Nosotros llevamos la idea de asemejarnos á los franceses, y por tanto hemos estudiado los aranceles de aquella nacion, para ver el régimen que hay allí sobre la introduccion de primeras materias y la de máquinas: y hemos visto que, por regla general, las primeras materias, que no se producen en Francia, tienen la entrada libre; las primeras materias que allí se producen y que son la base de la produccion y de la industria vienen á estar recargadas con un derecho que varía de 40 á 60 por 100; y luego, contando ya con que la Francia puede producir sus primeras materias de carbon y hierro, viene el trabajo de construccion de maquinaria y á estas imponen un derecho al peso, empezando por las de vapor, cuyos 100 kilógramos pagan 25 francos, y llegando hasta las marinas que pagan 35. En las piezas sueltas de maquinaria hay un término conciliatorio, y es que se paga el derecho del material y además un derecho que varía de 30 á 40 por 100. En piezas de hierro colado, una pieza que pese hasta 200 quintales paga un tanto, y despues, por cada 10 kilógramos va recargándose ese derecho; considerando siempre que una pieza de 200 quintales tiene ménos mano de obra que no 200 piezas de un quintal, por mas que estas tengan entre todas el mismo material que aquella, y estableciendo por consiguiente que la pieza de 200 quintales paga el 12 por 100 de proteccion, y las 200 piezas de á quintal llegan á pagar hasta un 50 por 100.

Exponemos este medio á la consideracion de la Comision por si lo creyese aceptable.

Y no solamente se da este derecho protector en Francia á la construccion de maquinaria, sino que en las prescripciones arancelarias de aquel país se establece que solo podrán introducirse las máquinas extranjeras por cuatro puertos, dificultando así el que se haga una introduccion fraudulenta: y se previene ademas que ántes de entrar una máquina completa se han de presentar los planos detallados, marcando con diferentes clases de tinta lo que es hierro fundido, lo que es hierro forjado, lo que es acero y lo que es bronce, y especificando en cada punto del plano el peso de la pieza á que hace referencia. Este es un ahorro de trabajo para la Administracion, y al mismo tiempo un nuevo derecho protector en favor de la introduccion de máquinas, pues puede considerarse como una traba mas á fin de que no se piense en introducir máquinas, por no tener que sujetarse á formalidades tan engorrosas como esta.

El Sr. CORROZA: Vuelvo á insistir en mi pregunta:

Dice el Sr. Portilla: si las demas industrias han de estar protegidas, debe estarlo tambien la de máquinas, porque la proteccion de unas exige la proteccion de las otras; como la libertad de unas exige la libertad de las otras. Y el Sr. Arolas ha manifestado que al constructor de máquinas le es indiferente que se eleven los derechos de introduccion á las extranjeras ó rebajen los que pagan las primeras materias. De modo que debemos juzgar equivalentes el daño y la subsanacion, é indiferente para la industria, como se nos ha dicho, que aquel sea suprimido ó subsanado.

Llama, pues, mi atencion que el Sr. Portilla, industrial, prefiera que se subsane el daño de los derechos protectores sobre las primeras materias con la proteccion del derecho del 30 por 100 á los objetos elaborados; cuando si se suprimiese aquel daño, como los Señores de la Maquinista han indicado, á la industria de máquinas le resultaba igual posicion, y para los consumidores sería doble ventaja.

El Sr. THOUS: Esto sería librecambio puro.

El Sr. AROLAS: Con el principio presentado por S. S. desaparecerian todas las industrias. Si se quiere que no quede una en pié y que el que no pueda subsistir que se muera, vamos adelante. Pero esto, téngase muy en cuenta, que no sería una pena parcial para una industria en particular, sino que sería destruir el edificio en general por su base. De establecerse la libertad de introduccion de las primeras materias, todas las industrias naturalmente reclamarian las suyas y acabarian por desaparecer, porque desapareciendo una, las otras no podrian subsistir. Ya hemos tocado bien de cerca las

Digitized by Google

consecuencias de libertar las primeras materias, pues teniendo nosotros unas lanas muy buenas no las hemos trabajado, sino que las hemos mandado á Francia, y ésta despues nos las ha devuelto ya trabajadas. Lo que ha sucedido con las lanas sucederia despues con todo. Nosotros necesitamos el derecho protector á la sombra del cual nos hemos establecido: enhorabuena que para las industrias que en adelante se establezcan se fije otra legislacion; pero las que ya se han fundado con arreglo á la existente necesitan que esta subsista, no precisamente por un tiempo indeterminado, pero sí al ménos por el necesario para que podamos adquirir las fuerzas necesarias, que hoy nos faltan, á fin de competir con la industria extranjera.

La *Maquinista*, en una palabra, desea que se imponga el derecho á la maquinaria en proporcion al que se imponga á las primeras materias, computando la proteccion del material con la proteccion de la mano de obra, de modo que si el material paga 10, el objeto elaborado pague 20.

El Sr. THOUS: Esto es lo que verdaderamente se entiende por reciprocidad de derechos. Ahora, si la Junta liberta la introduccion de los hierros, nada tenemos que decir.

El Sr. AROLAS: En una palabra, lo que deseamos es proteccion al material y al jornal, más bien que al material solo.

El Sr. CORROZA: Voy á dirigir á los señores informantes un ruego que no es más que la repeticion del que ya he dirigido á otros. Estos señores nos han presentado su industria combatida por un lado con las trabas que la oprimen, y favorecida por otro con los grandes derechos que pagan las materias ya elaboradas de su fabricacion, de manera que se encuentra como dije ayer, entre dos fuerzas opuestas que en todo ó en parte se destruyen.

Para corregir esta contradiccion, la condicion prévia es un estudio detenido de estas dos fuerzas y un conocimiento perfecto de la influencia y valor que alcanza cada una de ellas en los productos de la industria; estudio que la Comision se esfuerza en conseguir ayudada por los buenos deseos de los señores informantes en favor del país. Desearia, pues, que estos señores dirigiesen á la Comision un cálculo de la influencia de esas dos fuerzas, mirándolas desde cada una de las dos hipótesis que aquí se han indicado, en cuyos cálculos constara el precio de los elementos ó primeras materias y el del objeto elaborado.

Si yo les pidiese hoy precios de un buque ó de una máquina, naturalmente me presentarian un cuadro del coste total basado en el de cada uno de los artículos que entrasen en mi pedido. Pues bien, ese mismo cálculo pido con arreglo á lo que costaria ese objeto si tuvieran la libertad del hierro y del carbon; y un tercer cálculo basado en lo que costaria contando con que á la introduccion de máquinas extranjeras se impusiese un derecho de 30 por 100 sobre el peso.

El Sr. AROLAS: Ese cálculo ya está dado.

El Sr. CORROZA: Sí, pero no lo está bajo las tres bases que he fijado.

El Sr. AROLAS: Hay tres medios de compensarnos: ó rebajar el tanto por 100 que pesa sobre el material, ó conceder mayor tipo al derecho de tonelaje, ó darnos una prima por todo, y esto ya lo tenemos manifestado.

El Sr. CORROZA: Dispense S. S., no es ese mi deseo. Supongamos que voy á hacer un presupuesto de una obra cualquiera, y digo:

Primeras materias: En la situacion actual costarian tanto; si esa materia no pagase derechos de entrada valdria cuanto; y si la industria estuviera protegida con un 30 por 100 sería este otro precio. Es decir, que en vez de una cantidad al márgen habrá tres cantidades.

Digitized by Google

Mano de obra: El mismo presupuesto.

Y así en las demas cosas.

Tambien desearia que á cada precio respectivo se pusiera por nota una explicacion de la razon por qué se establecia ese precio.

Ya sé que ha venido un estado, pero no ha venido conforme á estas indicaciones. ¿Podrian los señores informantes proporcionarnos un nuevo estado en estos términos?

El Sr. AROLAS: Sí, señor.

El Sr. PORTILLA: Yo he de contestar acerca de lo que se ha dicho respecto al 30 por 100 que he pedido, que yo no tengo mas principio que este, porque le creo el mas equitativo.

Segun el ejemplo que he puesto, resulta que una máquina que pesa 14.112 kilógramos paga de derechos á la introduccion del material 4.445,07 rs. é importando 12.000 rs. el 30 por 100 que pido se imponga á la máquina sobre su valor de 40.000 rs.; la diferencia entre este derecho y el pagado á la introduccion del material, que son 7.554,93 rs., es lo que se pide para proteger la construccion de máquinas.

Luego tiene mas cuenta la imposicion del derecho sobre la introduccion de las máquinas que la supresion del derecho que pesa sobre la introduccion de las primeras materias.

El Sr. FIGUEROLA: Yo deseaba hacer una pregunta igual á la que ha hecho el Sr. Corroza, pero quisiera hacerla de una manera mas concreta todavía.

Ha dicho el Sr. Arolas, que como medio de facilitar los trabajos de su industria puede adoptarse: ó la libertad, ó la proteccion, ó la compensacion; y han expresado el deseo de que no quieren perjudicar á ninguna otra industria, lo cual es natural entre industriales.

Yo desearia que ya que no dicen á cual de estos tres medios se inclinan mas, nos dijeran al ménos si creen que es un buen medio el declarar libres todas las primeras materias que ellos emplean en la construccion de sus buques ó máquinas, acreditando en un plazo dado haber invertido todos los materiales en dichas máquinas á fin de probar que no se habian aplicado á otros procedimientos. Si esto uera posible ¿creen que sería un medio de facilitar el desarrollo ó perfeccionamiento de sus talleres sin perjudicar á otros establecimientos ó industrias que necesiten máquinas que ellos no construyan, atendido el principio de la subdivision del trabajo que el mismo Sr. Arolas ha recomendado?

El Sr. AROLAS: Pero á ese principio se ha faltado en la práctica en las varias concesiones que se han hecho de introducir materiales sin pagar derechos.

Por otra parte, lo que ha dicho el Sr. Figuerola llevaria consigo la necesidad de una intervencion muy minuciosa, y esto entorpeceria la marcha del establecimiento. No hay ningun beneficio para nosotros en adoptar este sistema, y ya hemos demostrado con mucha precision y claridad que no estamos por él, sino que preferimos que las primeras materias no entren libres, sosteniendo siempre el que la maquinaria pague á su introduccion el derecho que le corresponda en proporcion del que tengan las primeras materias, compensando y tomando por base cual es el valor del material y cual el de la mano de obra: es decir, el material representa tanto, la mano de obra tanto, luego si la primera materia paga tanto, el artículo elaborado debe pagar tanto.

El Sr. FIGUEROLA: Yo lo que deseaba saber es el concepto que les merece á los señores informantes este sistema, atendido á que el mismo Sr. Arolas nos manifestaba la conveniencia de la subdivision del trabajo; es decir, que no era conveniente que un mismo establecimiento se dedicara á elaborar toda clase de productos, sino que debia ceñirse á una clase determinada; de suerte que aquellos que no hicieran tales y cuales obras, no pudieran considerarse perjudicados.

Digitized by Google

El Sr. AROLAS: En una industria que comprende tantos ramos, el haber una separacion de clases no es un gran beneficio, y puede considerarse como un perjuicio cuando se trata de una industria de esta clase, en que es necesario establecer un mismo principio respecto de todos sus ramos.

El Sr. THOUS: Yo añadiré por mi parte que nos produciria graves dificultades en la contabilidad.

El Sr. PORTILLA: Yo encuentro otra dificultad. En España es imposible verificar esa subdivision de trabajo cuando apenas hay ocupacion para un establecimiento, lo cual obliga á aceptar todo lo que se pide y en la forma que se pide. No se pueden hacer aquí solo tubos para agua ó máquinas de vapor, ó máquinas de otra clase: es menester hacer de todo, y este es uno de los gravísimos inconvenientes que tenemos, y por lo cual importan tanto nuestros almacenes de modelos. En nuestro establecimiento, á pesar de que en cuanto se hace un modelo, al sacarle la primera vez se le rebaja la mitad de su coste y despues cierta cantidad todos los años, nos encontramos con que nuestros modelos representan la suma de 688.365 rs., miéntras que en otras partes con un mismo modelo se hacen 50 ó 100 obras ó muchas mas, y hasta casi sin límite. Aquí, que el mercado es exíguo, no podemos despreciar nada y tenemos que tomar todo lo que viene, sin desechar el mas pequeño trabajo. En Inglaterra, que es el mercado del mundo entero, hay fábricas que solo hacen tubos de hierro; otras que hacen locomotoras; otras que solo fabrican agujas; en fin, se subdivide el trabajo con comodidad, porque hay mercado para todo y cada uno puede dedicarse al ramo de fabricacion que mas le convenga, en razon á que cuenta tanto con el consumo interior, porque hay una poblacion grande, cuanto con el consumo exterior ó de exportacion. Pero nuestra poblacion es mas pequeña; nuestro capital es mucho mas pequeño todavía, y de aquí que todos los negocios sean chicos, y un negocio que se hace en pequeño nunca puede tener las condiciones que cuando se hace en grande. Mas no porque no podamos hacer los grandes, hemos de hacer imposible el que se hagan los chicos; pues miéntras no haya otra cosa, fuerza será contentarse con los chicos é ir viviendo. Es cuanto tenia que decir.

El Sr. PRESIDENTE: La Comision agradece á los señores informantes las noticias que le han suministrado.

Se da por concluida la parte de este interrogatorio, referente á los dueños de talleres de construccion de máquinas, y se principia el relativo á los comerciantes.

El Sr. GISBERT: Se han presentado para informar por los comerciantes los señores Jove y Hevia, Anciola y Aguirre (D. Adolfo), y en nombre de la Asociacion para la reforma de Aranceles, los señores Pastor y Beraza.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Jove y Hevia tiene la palabra.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Ante todo debo dar gracias á la Comision que se ha prestado á oirme en un asunto en que solo tengo un interes general y no particular ni privado como los que hasta ahora han usado de la palabra; y yo la uso tan solo porque habiendo tenido la honra de representar por espacio de muchos años nuestras relaciones comerciales en el extranjero, creo que debo emitir aquí algunas ideas que en otras ocasiones he emitido en memorias oficiales, en el Congreso y en la prensa, y que conceptuo favorables al desarrollo del comercio en general: ideas que además influyen mucho en el estado de la industria carbonera, de que tengo encargo de ocuparme en esta informacion.

Yo felicito á la Comision, yo me felicito á mí mismo, yo felicito al país como decia muy bien el Sr. Ministro de Hacienda, de que entremos en estas discusiones solemnes de los pueblos libres; y no porque esto sea completamente nuevo entre nosotros, pues de ello nos dieron un grande ejemplo

Digitized by Google

las Córtes constituyentes en la ámplia imformacion parlamentaria que abrieron sobre diferentes artículos del Arancel. Esta es una de las cosas que debemos agradecer á aquellas Córtes como tantas otras cosas buenas que hicieron, á pesar de lo calumniadas que han sido, porque si bien obraron con alguna exageracion en ciertos y determinados puntos políticos, tenian fé en lo que hacian, que es lo que principalmente necesitan las corporaciones y los indivíduos, que es lo que yo tengo al venir á expresar mi opinion ante esta respetable Comision.

Voy, pues, á exponer, sin entrar en el exámen concreto de cada pregunta, consideraciones generales acerca del punto principal que se discute, esto es, del *derecho diferencial de bandera.*

El Sr. PRESIDENTE: Siguiendo el órden establecido, se va á leer la pregunta primera del interrogatorio dirigido á los comerciantes, y S. S. podrá contestar sobre ella.

Se leyó la primera pregunta de dicho interrogatorio, que dice así:

«Cuales son los precios de los diversos fletes en bandera nacional para el trasporte de los productos de Europa, tanto en buque de vela como de vapor, atendidos el porte de las embarcaciones, los puertos que frecuentan y el peso y volúmen de las mercancías, y cuales son los respectivos en los buques análogos extranjeros.

El Sr. JOVE: Debo contestar á esta pregunta que los precios de los fletes varían, no solo segun las estaciones, sino tambien segun los retornos que los buques tengan en vista al hacer su ajuste; y por consiguiente que no se puede señalar el término medio de los fletes; pero se publican en casi todos los puertos de Europa los precios que en determinadas épocas tienen, y no hay mas que tomar esos datos cuando se quiera hacer algun cálculo comparativo de ellos, siendo siempre los de nuestros buques mas caros, al ménos en un tercio, que los extranjeros.

Por esta razon y por regla general, nuestros buques no tienen fletes entre puertos de terceras naciones, pues están reducidos solo á ciertas plazas de Europa, como sucede en Liverpool y Marsella, á donde van á cargar para Cuba, y en los puertos del Norte de Europa, á donde van en busca de bacalao, toda vez que este artículo y otros muchos en la Península y la mayor parte de los que van á Cuba, tienen un derecho diferencial tan elevado, que áun concedidos los productos *gratis* en buques extranjeros, saldrian mas caros que los conducidos en los nuestros, como en una ocasion me aseguró *de oficio* un corredor de Hamburgo; así como para los que no tienen derechos diferenciales tan altos, se abona doble flete en las Ciudades Anseáticas á los buques españoles que de allí salen á la Habana que á los extranjeros.

Dos razones principales encarecen nuestra navegacion relativamente á los demas: el superior coste del buque, y el superior coste de la tripulacion.

Hay además otros gastos secundarios, como son los derechos de puerto, de sanidad, de faros y los consulares, acerca de los cuales creo que se deberian hacer algunas rebajas, aunque nunca serían tan importantes que influyesen en grande escala en el aumento ó disminucion del precio de los fletes, puesto que, con excepcion de los consulares, los pagan igualmente que nosotros los buques de todas las naciones en los puertos españoles.

Pero ya que he nombrado los derechos sanitarios, permítaseme el que por la situacion especial mia como indivíduo del Consejo superior del ramo, defienda las Juntas locales de Sanidad que han sido atacadas en esta informacion. Se ha hablado del exceso de los derechos de sanidad, y se ha dicho que á buques que vienen con patente limpia se les suele imponer cuarentena. Nada tienen de extraño ni aquel pago, ni esta aparente contradiccion. El estado del Tesoro no permite que los gastos de la Sanidad marítima se paguen por la generalidad, sino por aquellos para quienes están establecidos, y de aquí el abono de los derechos de Sanidad, que se pagan en todo caso en que se hacen operaciones de comercio, y que no haciendo cuarentena fluctúan de 25 céntimos á un real por tonelada, cantidad que ni es exagerada ni cubre las necesidades del servicio de Sanidad. En cuanto á que deban hacer cuaren-

Digitized by Google

tena buques que llegan con patente limpia, consiste en la poca precaucion que contra una epidemia reinante se tome en el puerto de la procedencia, ó en que á la salida del buque no se tuviese conocimiento de la existencia de epidemias que despues hubiesen sido conocidas por su mayor desarrollo en el mismo puerto; y dado el sistema sanitario existente hoy entre nosotros, y que no es del caso discutir, ni yo encuentro sin defectos, necesario es tomar precauciones en aquellos casos, precauciones que exageran mas bien las preocupaciones locales que las disposiciones de la Administracion.

Vuelvo de la anterior digresion á continuar el exámen de las causas de la carestía de nuestros fletes, naturalmente dimanada de la carestía de nuestros buques. Ya he dicho que cuestan mas caros que los extranjeros. Para probar esta afirmacion manifestaré que por regla general, y segun los mismos navieros han expresado, las primeras materias que entran en la construccion de un buque vienen del extranjero: por consiguiente, prescindiendo de los derechos arancelarios que sobre ellas pesan (no muy crecidos en mi concepto, porque la principal que es la madera no paga mas que 2 por 100 *ad valorem* en bandera nacional, y 3 en la extranjera), el flete de conduccion de esas pesadas materias que equivale muchas veces á la mitad del coste de las mismas, viene á aumentar su precio en un 30 ó 40 por 100. Recargadas de este modo las primeras materias, resulta que nuestros buques con ellas construidos salen en la misma proporcion mas caros que los extranjeros. Y como prueba mas palpable de ello fijémonos en un buque de 200 toneladas, que es un buen término medio de capacidad, y veamos á lo que ascenderá su construccion en el extranjero. Grecia, que construye con maderas blandas y de poca vida, lo hace al ínfimo precio de 33 duros por tonelada en buques de aquella medida: en el Norte de Europa, y fijándonos en Lübeck (que es su principal punto de construccion, porque las mejores maderas abundan allí), un buque de 200 toneladas cuesta á razon de 60 duros cada una, segun documentos que he obtenido; pero si es de 1.000 ya no cuesta mas que 47, y, como en el primer caso, listo para salir á la mar y con víveres para seis meses; y cuando llega á 2.000 toneladas solo cuesta 42. En Inglaterra y los Estados-Unidos cuesta 57 duros la tonelada (siempre en buques de aquel porte), y en Francia 71 duros, es decir, todavía 4 duros mas barato que en España, atendido al tipo de 75 duros declarado por navieros y constructores. De modo que fijándonos en el precio de 60 duros, que es el mas caro con excepcion del francés, todavía nos cuestan á nosotros 15 mas por tonelada, ó sea 25 por 100 mas caros que los construidos en el extranjero.

Sé que á esto se me puede oponer la bondad de la construccion y la duracion de los buques, lo cual siempre debe tenerse en cuenta; sin embargo, en los 60 duros están calculados los mejores buques del Norte; y además al comercio lo que le importa, en determinados momentos para aprovechar fletes, es tener muchos buques y baratos de que disponer, y esto me lo demuestra lo acontecido á la marina griega, que en la escasez de cereales que hubo en Inglaterra en los años 1845 y 1846, solo con la conduccion de granos del Mar Negro, para la que adquirió con precipitacion buques mas bien baratos que buenos, realizó un capital inmenso, que tal vez es el único que hoy forma la riqueza de aquel desgraciado país, segun hice ver cuando en 1851 publiqué una *Memoria comercial* acerca de aquella nacion.

Queda, pues, demostrado que nuestros buques cuestan un 25 por 100 mas caros que los extranjeros, por razon de su construccion: veamos ahora si son tambien mas caros por razon de las condiciones, salario y manutencion de la marinería.

Debo empezar diciendo que nuestros marineros son los que se hacen pagar mas en todo el mundo, y que esto se debe (siento mucho decirlo por los marinos que están presentes, pero debo manifestarlo) á los privilegios concedidos á la clase de matriculados. Establecida la ley de matrículas en 1802, y deseando llamar á ella el mayor número posible de individuos, se trató de darles todos los privilegios relativos á su industria. No solo se les dió el derecho exclusivo de la carga y descarga de buques, y de todos los trabajos de puertos y muelles, y de la pesca en absoluto, sino que se determinó que solo ellos pudiesen servir en la tripulacion de los buques mercantes. Esta legislacion demasiado restrictiva ha sufrido modificaciones recientes que debemos agradecer al Ministerio de Marina. En cuanto á las fatigas y faenas de los puertos ya se ha dicho aquí, y me alegro de que se haya hecho constar por autoridad

Digitized by Google

competente, que pueden practicarse por terrestres, haya ó no matriculados dispuestos á desempeñarlas, puesto que solamente son exclusivas de éstos las fatigas de marinería. Y aquí viene bien hacer constar igualmente que otra opinion, que siempre he sostenido relativa á hallarse en fuerza y vigor el art. 24, tít. X de las Matrículas de mar, ha sido confirmada aquí de un modo solemne, y que por tanto queda establecido que nadie tiene derecho á fijar al capitan el número de tripulantes que debe embarcar. Así lo he sostenido hace años en mi *Guia práctica para los Consulados de España*, y aunque en esta discusion se ha citado una Real órden contraria, quedó establecido por los mismos jefes del Ministerio de Marina que no la consideran vigente, sea por estar en contradiccion con la ley, sea por no haber sido circulada ó promulgada en debida forma. Véase como nuestra inveterada é inconstitucional costumbre de modificar leyes por medio de decretos y Reales órdenes, produce siempre graves consecuencias; y la primera de nuestras costumbres políticas debiera ser considerar nulas todas las que se opongan á ley existente.

La antigua legislacion requeria que fuesen matriculados todos los indivíduos de las tripulaciones. En 13 de Mayo de 1813 se permitió que una tercera parte de los mismos fuesen terrestres, y aunque derogado tres años mas tarde, todavía quedó así sancionado por la costumbre, sobre todo cuando no habia matriculados que se ofreciesen. Finalmente, la regla 29 para la observancia del Arancel vigente de Aduanas, requiere tan solo los mismos dos tercios de matriculados españoles; es pues un privilegio la exigencia de estos dos tercios, que encarece el sueldo en los mismos puertos nacionales, y con mayoría de razon en los extranjeros, en los cuales cuando por haber rendido viaje, por sustituir enfermos ó por otros motivos, se ven obligados los capitanes á celebrar nuevos contratos con la tripulacion, les dan los marineros la ley hasta el punto de que yo mismo haya tenido que intervenir en ajustes en los que se señalaron veinte duros por plaza á los timoneles.

En cuanto á la manutencion de los marineros no estoy de acuerdo en que salga mas cara que la de los extranjeros. Aquí se ha hablado de las gentes del Norte de Europa, como ejemplo de la frugalidad con que se mantienen; pues sépase que los habitantes de esos países necesitan por lo ménos $^{3}/_{4}$ de libra de carne diarios para poder vivir, porque tal es la costumbre que tienen de ese alimento, miéntras que á nuestros marineros se les contenta con una racion de bacalao, alimento poco nutritivo, mal sano y en mal hora introducido en nuestra cocina, con perjuicio de nuestro consumo de carnes. Y la prueba de que la manutencion de nuestros marineros no es mas cara que la de los extranjeros, está en que cuando la racion se les da en dinero casi siempre se les calcula á 5 rs. por plaza: véase, pues, si con esa cantidad podrán tener opíparas comidas. No es pues cierto que el mayor precio de la manutencion sea lo que encarezca nuestra marinería.

Y como tengo hablado de facilidades concedidas por el Ministerio de Marina, diré, por ver si puede conseguirse su desaparicion, que hay una Real órden de 4 de Junio de 1816, renovada en 1857, por la que se prescribe que nunca pueda un marinero quedarse en un punto extranjero á no ser por muerte ó desercion. En la práctica no se observa extrictamente esta Real órden, como contraria al buen sentido y á los sentimientos humanitarios; pues de observarse, el Cónsul no tendria más remedio que hacer embarcar á un marinero aunque estuviese moribundo y se supiera que habia de perecer en la travesía. Pero como no es bueno que haya Reales órdenes que no se cumplan, estando en vigor, ni acostumbrar á las gentes á no cumplirlas, yo desearia que se hiciese lo posible por derogar ésta, así como tambien otra de 2 de Agosto de 1862 relativa al reemplazo anual de los roles, cuya disposicion es igualmente imposible cumplir.

Volviendo al salario comparativo de los marineros, puedo afirmar que los españoles cuestan por término medio, aunque algunas veces suelen pagarse mas caros, 14 duros, miéntras que los ingleses por lo general no cuestan mas que 11, los franceses 10 y los alemanes apenas 8, porque en muchas ocasiones suele pagárseles únicamente 10 thalers, ó sean 7 duros escasos.

Voy, pues, á calcular la diferencia por tonelada del coste de un buque español de 200, ya en cuanto á salarios y ya en cuanto á la manutencion de la *marinería*, comparado con un buque extranjero de igual cabida.

Digitized by Google

Un buque español de 200 toneladas lleva generalmente diez hombres, sin los oficiales, y se les paga cuando ménos á 14 duros al mes, lo que compone 140 duros de sueldos. Agréguese la manutencion calculada á 6 rs. por persona, es decir, un real mas de lo ordinario, ó sean 90 duros, y se tendrán 230 duros mensuales, que son 22 rs. tambien mensuales por tonelada.

No hago diferencia en el sueldo y manutencion de los oficiales, porque generalmente hablando no la hay en el precio de los nuestros y los extraños; pero debo advertir que calculados dichos sueldos y manutencion sale en unos y otros mayor la proporcion por tonelada.

Hagamos ahora el mismo cálculo en un buque extranjero. Por lo general (y esto se comprueba fácilmente con los estados comparativos de navegacion) todo buque extranjero lleva un tercio ménos de tripulacion que los españoles, por lo que un buque de 200 toneladas con tres hombres ménos y á 11 duros sale (calculando la manutencion al mismo precio que la de los españoles) á 14 ½ rs. por tonelada al mes, y calculado el sueldo á 8 duros no saldrá mas que á 12 ½ rs.: lo que comparado con los 22 que cuesta el buque español, da una diferencia, en contra del mayor gasto de éste, de 8 hasta 10 reales por tonelada al mes. Si á esto se agrega que el buque español representa una cuarta parte mas de capital que los extranjeros por coste de construccion, segun dejo demostrado (lo que representa igualmente una cuarta parte mas en interés, seguro y amortizacion del capital), se verá lo recargado que sale el coste de un buque español comparado con un buque extranjero.

El Sr. PRESIDENTE: La Comision oye con mucho gusto á S. S., Sr. Jove; pero han pasado las horas ordinarias de la celebracion de estas sesiones, y si S. S. piensa extenderse mas, se le reservará la palabra para mañana.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Aun me queda bastante que decir.

El Sr. PRESIDENTE: Se suspende la sesion.

Digitized by Google

Digitized by Google

CUARTA SESION

CELEBRADA EL DIA 9 DE MAYO DE 1866.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ASENSI.

Se abrió á las 11 de la mañana.

El Sr. PRESIDENTE: Habiendo algunos señores informantes manifestado deseo de hablar sobre la cuestion en general, la Comision, para complacerlos, ha adoptado el medio de permitirles que contesten somera y brevemente á las preguntas del interrogatorio, y que al responder á la última se extiendan cuanto gusten, exponiendo, en la forma que mejor estimen, todas sus opiniones sobre la materia.

El Sr. JOVE: He probado ayer los motivos que encarecen los fletes de los buques españoles, puesto que por medio de una minuciosa cuenta creo haber demostrado que el coste material de un buque español supera en una cuarta parte el coste de construccion de uno extranjero; así como que el sueldo de los marineros representa un exceso en el coste de la navegacion española de 8 hasta 10 rs. al mes por tonelada por este solo concepto, es decir, unos 2.000 rs. mensuales en un buque de 200 toneladas. De todo lo que resulta la necesidad de que nuestros fletes sean mas caros que los extranjeros, puesto que los fletes no son mas que la representacion de los capitales invertidos en la navegacion y de su natural producto. Así como de todo ello he deducido, que nuestros buques no pueden competir con otros, navegando entre puertos de terceras naciones, y tienen que contentarse con esos viajes determinados y periódicos, que todavía hacen, á la manera que se hacian antiguamente aquellos viajes redondos, estacionales y periódicos, con la malhadada navegacion á la parte que ya casi nadie tiene en uso mas que nosotros. Por esto vamos solo á puertos donde estamos protegidos por el derecho exorbitante de bandera, y no pudiendo concurrir entre puertos de terceras naciones, estamos privados de las ventajas de esa navegacion, cuando hoy el buque es un instrumento cosmopolita para hacer el comercio universal.

Bajo este supuesto, y señalado el mal, quiero señalar el remedio, indicando ántes la necesidad de que se quiten ciertos obstáculos que impiden que nuestra navegacion pueda luchar con iguales condiciones que la extranjera. No seguiré en esto ni el sistema proteccionista ni el libre-cambista, sino que adoptaré un criterio que pudiera llamarse moderado-cambista, atendiendo á las condiciones de actualidad de las diferentes industrias para ver de colocarlas en situacion análoga á las del extranjero, pues esta es la primera condicion que debe buscarse si han de poder competir, y por otra parte las altas cuestiones de escuela en la abstraccion pura de la ciencia las creo impropias de esta informacion.

Digitized by Google

Puesto que, como queda demostrado, el precio del buque es lo que principalmente concurre á encarecer la navegacion española ¿cuál será el remedio para que la construccion naval se abarate? Aquí se ha hablado de la introduccion libre de las materias que entran en la construccion de un buque. Ya he dicho que el aumento del valor de estas materias, por razon del derecho que pagan, no es muy grande, puesto que la madera que se introduce para construccion naval solo paga de entrada 2 por 100 en bandera española y 3 en extranjera, derecho que nunca es comparable con el flete que esas mismas materias pagan (por ser casi todas de muchísimo volúmen) desde los puertos lejanos á donde debemos irlas á tomar. Por consiguiente, por mucho que se disminuyan los derechos de estas primeras materias, nunca compensarán el gran perjuicio del flete, deduciéndose de aquí que esta industria no puede ser muy natural en nuestro suelo, miéntras no tengamos abundancia de maderas de construccion; y menciono especialmente las maderas porque la marina de hierro no puede considerarse sino como parte subsidiaria; y no siendo natural, sus productos, es decir, los buques, deben someterse á un derecho no protector sino fiscal. Por tanto creo que el impedimento principal de que nuestros buques salgan baratos y puedan luchar con los extranjeros se encuentra en la ley de 1.° de Noviembre de 1837 que prohibe el abanderamiento de buques extranjeros de madera menores de 400 toneladas, de la antigua medida, y que impide que se compongan nuestros buques en el extranjero sino en ciertas ocasiones y con ciertas restricciones; debe además tenerse muy presente que los buques cuya introduccion ó abanderamiento en España se permite por la ley anterior, es decir, los mayores de 400 toneladas, siendo de madera, y los de hierro de cualquier medida, pagan por nuestro Arancel de Aduanas un exorbitante derecho, ó sean 138 rs. por tonelada los de madera y 57 los de hierro, con la circunstancia de no poderse vender de nuevo á extranjeros.

Esto naturalmente produce el que casi nadie trate de adquirir buques de madera en el extranjero, ya por el alto derecho de introduccion que tienen que pagar, ya por la condicion vejatoria que se les impone.

Libre era en España la introduccion de buques extranjeros de cualquier medida. El Código de comercio, tan sábiamente redactado durante el último reinado, y que es tal vez su prenda mas preciada, estableció en su art. 590 ser lícita á los españoles la adquisicion de buques de construccion extranjera; pero por circunstancias del momento, y por ceder sin duda á ciertas exigencias vino la ley de 1837 á matar esta libertad. Yo, que por razon de oficio he estudiado mucho los precios á que cuesta la marina extranjera, me he admirado siempre, desde que hice el estudio comparativo que he expuesto ayer, que no se permita adquirir un buque por un 25 por 100 ménos de lo que cuesta en España, imposibilitándonos á competir con los que cuestan una cuarta parte ménos que los nuestros, como los alemanes é ingleses; que si hablamos de los griegos é italianos es todavía mayor la dificultad de competir, toda vez que lo que aquí nos cuesta 30 allí puede adquirirse por 15.

Tengo, pues, por seguro, y no me cansaré de repetirlo, aunque lo estoy repitiendo hace diez y siete años, que no hay otra manera directa de abaratar el flete, relativamente al coste del buque, que el permitir la introduccion de los construidos en el extranjero. No por esto pienso que la introduccion deba ser tan absolutamente libre, que no se le imponga algun derecho. En Francia, que actualmente decreta una reforma en este sentido, se deja un derecho fiscal mas bien que protector á los constructores franceses de 8 rs. por tonelada, que da una diferencia enorme comparado con los 138 que nosotros imponemos; y como creo que el estado de la construccion francesa es mas próspero que el de la nuestra, nosotros podríamos aumentar ese derecho y fijarlo por ejemplo en 20 rs., lo cual sería bastante para que se pudieran abanderar buques extranjeros, sin que por eso se aniquilase la construccion española, puesto que el que construye prefiere hacerlo bajo su inspeccion, aunque le salga algo mas caro, y puesto que por otra parte la construccion española se facilitaria por la libre entrada de las maderas.

Composicion de buques. Nuestra ley de 1837 solo permite carenar un buque en el extranjero en tres casos, ó cuando el buque ha estado detenido un año en el puerto, ó cuando ha tenido un choque ó barada á la entrada, ó en caso de avería gruesa. Y sucede á menudo que los Cónsules se ven en posiciones sumamente tristes, pues no hallándose comprendidos los buques en ninguno de estos casos, y

Digitized by Google

necesitando sin embargo carena, ó tienen que faltar á la ley, ó dejarlos que se hagan á la mar en mal estado. Esta disposicion que lucha con el sentido comun y contra la buena reputacion de nuestras leyes ha promovido reclamaciones de aseguradores extranjeros, y dado orígen á molestos incidentes, por lo que se ha modificado mas por la costumbre que por medidas de la Administracion, permitiendo las carenas cuando se prueba su necesidad. Otras obras, que no sean carenas, se permiten por diferentes Reales órdenes, pero debe probarse su absoluta necesidad, y no debe en ellas practicarse mas que lo estrictamente preciso para que pueda llegar á un puerto español á terminarlas, obligándose de este modo al buque á que haga dos obras diferentes, una provisional y otra definitiva, y á venir directamente á España cuando podia proseguir su camino, ó encontrar fletes ventajosos para otra parte. Por consiguiente, creo que en cuanto á la composicion de un buque en el extranjero no debe haber limitacion alguna, y sin el enojoso expediente que ahora se necesita formar, porque son muchas las formalidades que debe llenar el capitan de un buque para carenar en el extranjero. Primero, peticion del capitan al Cónsul, el cual decreta que informen los peritos; informe de éstos; despues de una inspeccion muy cara, licencia del Cónsul para la obra, y terminada ésta, nuevo reconocimiento pericial para ver si se ha hecho conforme á lo mandado; nueva informacion, nuevo decreto consular, cuenta documentada con separacion del material y mano de obra, y por último, trasmision de copia completa del expediente al comandante de la matrícula del buque, para su conocimiento, y para que puedan cobrarse los derechos sobre el material empleado. Así es que sucede muchas veces que necesitándose pequeñas reparaciones no se hacen por evitar gastos y dilaciones con el expediente, y salen los buques á la mar en mal estado de navegacion.

La libertad, por otra parte, podrá producir que se hagan grandes reparaciones innecesarias por el momento, y solo porque sean en ciertos puertos mas baratas; pero además de que á todo armador le gusta que estas se hagan bajo su vista, los abusos no se evitan, pues al cabo se hace lo que los peritos llaman *indispensable*, y como suelen ser ellos mismos los constructores, no suelen quedarse cortos. Es cierto que la ley de 1837 dice que el Cónsul se asegure *por sí mismo* de la necesidad; pero ¿cómo puede tener un Cónsul los conocimientos necesarios para esta decision?

No puede racionalmente limitarse la facultad de componer nuestros buques en el extranjero, y los abusos á que la misma puede dar lugar, pueden tambien existir y existen con la ley vigente.

Otra disposicion.—«Que comprados los buques en el extranjero no puedan volverse á vender á extranjeros.» Es menester toda la suspicacia que aquí usamos muchas veces en asuntos fiscales, para haber ido á buscar esta argucia. ¿Qué se ha querido evitar con ella? Se ha querido evitar que en momentos dados de buenos fletes se comprasen buques en el extranjero y se volviesen á vender despues de empleados en el objeto para que se adquirieron. Es decir, que se ha querido evitar que los españoles se enriquezcan, y se ha querido suponer que los extranjeros pudieran hacer una venta simulada y lucrarse con nuestro derecho diferencial. Pero, Señores, ¿esto mismo no se hace hoy? Cuantos se han ocupado de estas materias saben, aunque no sea muy fácil presentar documentos que lo prueben, que en la mayor parte de nuestros puertos hay muchísimos buques incluidos en la matrícula nacional, y que sin embargo pertenecen á armadores extranjeros, que hacen comercio directo con España; porque no puede evitarse que haya españoles interesados que por el lucro que les resulta vendan su nombre para facilitar una patente de navegacion española á buques que realmente pertenecen á súbditos extranjeros. Pues entónces, ¿qué se trata de evitar con esa disposicion? ¿Por qué no dar libertad al buque en esta parte, cuando lo que contribuye á aumentar el valor de las cosas es la libre disposicion de ellas? Concluyo respecto al buque diciendo que para abaratar su coste y por consiguiente el flete, creo indispensable: primero, la libre admision en el comercio de los buques construidos en el extranjero, pagando un módico derecho; segundo, que tengan facultad de componerse allí donde lo reclame la necesidad, sin mas restriccion que la que inspire su interes al capitan ó consignatario; y tercero, que los buques comprados en el extranjero puedan volverse á vender siempre que se quiera, como se compran y venden todas las cosas, como el coche y la locomotora que son medios de locomocion como lo es el buque.

Voy ahora á hablar de la manera de abaratar los marineros. En primer lugar ya he dicho ayer que

Digitized by Google

respecto á la manutencion no creo que por regla general cuesten mas los nuestros que los extranjeros; pero que en cuanto al sueldo, la necesidad de que sean precisamente matriculados los que concurran á formar la tripulacion de nuestros buques, hace que se aumenten los precios; siendo por tanto el sistema de nuestra navegacion una cadena de privilegios, porque lo tiene el constructor en la obligacion impuesta de que hayan de construirse y componerse en los astilleros españoles; lo tiene el naviero por el derecho diferencial, y lo tiene el marinero en la exclusiva que se le concede para entrar á formar la tripulacion. Así lo manda la ley de matrículas de 1802, y si bien es verdad que luego la de aduanas de 1849 permitió una tercera parte de terrestres, sin embargo, no es esto lo que se ha seguido en nuestra marina mercante, pues hay una Real órden disponiendo que siempre que haya matriculados tengan que ser preferidos, y solo cuando falten puedan entrar los terrestres; esto en cuanto á los buques de vela. Respecto á los de vapor ya hay mas facilidades, pues los camareros y los que se ocupan en la máquina se ha permitido que puedan ser terrestres.

¿Y qué hay respecto á esto en otros países? En todas partes, excepto Francia, hay mas facilidades para la marinería en la formacion de las tripulaciones. En el Norte de Europa, no solo no se exige que sean matriculados, sino que ni siquiera del país, mas que los oficiales de la nave; en Inglaterra solo se exige esta cualidad al capitan; nosotros necesitamos que las dos terceras partes de la tripulacion sean matriculados y españoles. Ya expresé ayer la diferencia de los precios entre nuestros marineros y los de las demas naciones, resultando que los nuestros son los mas caros del mundo, y eso ajustados en puerto español, que si se ajustan en el extranjero, como son muy pocos los que consienten trasbordos, y solo por trasbordos se pueden adquirir, entónces piden salarios tan exorbitantes, que con frecuencia han tenido que interrumpir su viaje y detenerse los buques españoles dias y dias por falta de marineros, ó por sus exageradas pretensiones, siendo muchas veces preciso que los Cónsules transijan con la ley, embarcando como pasajeros algunos que realmente van haciendo faenas de marinero. Con estas condiciones que se exigen para tripular un buque está enlazada la gran cuestion de las matrículas, cuestion que yo no me atrevo á tocar, cuestion que solo pueden tener aliento para abordarla de frente los que tienen un completo conocimiento de ella, ó aquellos que absolutamente no la conocen, porque atacan siempre resueltamente un asunto los muy entendidos ó los que de él están completamente ignorantes; los unos tienen el derecho de ser osados, y los otros generalmente lo son tanto como la experiencia nos demuestra cada dia y en todo género de cuestiones; yo no me hallo en uno ni en otro caso, porque prácticamente he necesitado conocerla un poco, pero no completamente y como conviene para poderla tratar. Diré, sin embargo, que Francia, país tan ilustrado, y en que tanta importancia se da hoy á los intereses materiales, tal vez para hacer olvidar con ellos las prácticas parlamentarias (que son la libertad) y que nunca olvida el pueblo que una vez las ha disfrutado, en Francia, digo, y en una informacion que acaba de tener lugar, informacion muy parecida á esta, y con objeto de suprimir el derecho diferencial, se ha tocado y no resuelto la cuestion de las matrículas; ántes por el contrario, en la discusion habida han llevado sin duda la mejor parte, y han sido mas numerosos, los que sostenian su necesidad. Pero lo que creo y me atrevo á afirmar es, que entre nosotros deben ser muy modificadas, y me parece que tal es tambien el pensamiento del Ministerio de quien dependen, toda vez que se han hecho ya varias concesiones, y de esperar es que se siga por el mismo camino. Con este motivo diré que confio primero, en que se hará una declaracion importante, diciendo que la necesidad de llevar un número determinado de hombres para componer la tripulacion de un buque no se exige por el departamento de Marina, circulándose y dándose noticia de esta explicacion á las ayudantías de Marina; segundo, que se dicte una disposicion para que en todo caso, y áun cuando haya matriculados se pueda componer la tripulacion no solo con dos tercios sino con la mitad de terrestres, y aunque sean extranjeros si es necesario, con lo cual tendremos una porcion de marineros de esta procedencia, y sobre todo del semillero mas abundante de marinos que existe, que son nuestras Filipinas, y hoy estos marineros, muy útiles para la navegacion, no cubren plaza miéntras no vienen á matricularse á España; y tercero, que se modifique la absoluta prohibicion que tienen los nuestros de desembarcar en un puerto extranjero. Bien sé que esto se hace para evitar las deserciones, pero alguna manera habrá de garantizar esto, y sobre

Digitized by Google

todo en los puertos muy concurridos es fácil hacerlos pasar de unos buques á otros, pues siguiendo lo que hoy se halla establecido, resulta que miéntras el capitan de un buque extranjero que llega á un puerto donde ha de detenerse algun tiempo, puede desembarcar su gente, y quedándose con la mas indispensable para la custodia del buque y las operaciones mas precisas, despide toda la demas y se está un mes ó dos ahorrando los salarios y manutencion de los mismos, los buques españoles se ven privados de este gran beneficio, teniendo que sostener sin interrupcion alguna todos los gastos de la tripulacion, y siendo por consiguiente el resultado el encarecimiento de los fletes.

Otra cosa que tambien encarece notablemente los fletes que hoy tenemos, porque nos imposibilita para otros muchos, son las represalias que contra nosotros toman las naciones extranjeras á consecuencia del derecho diferencial de bandera, que nosotros les imponemos, represalias que son en Rusia un 50 por 100. Los Estados-Unidos tratan á cada nacion en este punto como se les trata á ellos, y por esto se vió la Francia en 1822 en la precision de permitir la introduccion en su país de los buques de la gran República Americana, con igual derecho que los nacionales, siendo la primera nacion á quien Francia quitó el derecho diferencial, aunque para ella no son los Estados-Unidos tan importantes como para nosotros; pues aunque para todos lo son por sus algodones, España tiene ó puede tener con los Estados-Unidos, por su proximidad con Cuba, un cambio muy considerable de productos, que hoy se halla comprometido, al ménos para nuestra bandera, á causa de las represalias que he indicado. Y por cierto que en punto á represalias contra nosotros hasta Portugal las toma, pues á pesar de su liberal sistema de navegacion, ha creido que en ciertos casos, y cuando los productos no son de procedencia de la bandera conductora, debia imponer á nuestros buques el mismo recargo con que nosotros perjudicamos á los suyos. De modo que muchas naciones tienen establecidas represalias contra nosotros, y las que no las han establecido todavía tratan de establecerlas, y nos quedaremos solos en el mundo con el derecho diferencial, pues como saben todos los que me escuchan, Francia, que como nacion grande nos cubria hasta ahora con su sombra en este sistema, acaba de suprimir ese derecho, dejándonos mas aislados, y por consiguiente, no solo seremos desdeñados como gentes que están en grande atraso respecto á principios económicos, sino que todo el mundo se unirá contra nuestro sistema mercantil. Yo he leido frecuentemente, durante algunos años, diferentes artículos de periódicos y folletos escritos en Prusia sobre esta materia que me hacian venir la vergüenza al rostro, y el dia, no muy lejano tal vez en que las importantes Ciudades Anseáticas sean por su desgracia absorbidas por la Prusia, estad seguros de que tambien allí se tomarán represalias contra nosotros.

Pero veamos ahora en cuánto aprovecha ese derecho diferencial á la marina española para nuestras propias importaciones.

Es, señores, el derecho diferencial el recargo de un quinto en los derechos de aduanas para los productos introducidos en España bajo bandera extranjera, pudiendo ser, como lo es, muy superior al quinto en ciertos productos que se creen alimento principal de nuestra navegacion. De esta manera, tratándose de productos de poco valor y mucho volúmen, y que por consiguiente pagan derechos bajos, el quinto es insignificante, al paso que es absurdamente exagerado para artículos de poco volúmen y que pagan crecidos derechos; por lo que falta el principal objeto con que el recargo se impuso, que era la proteccion del flete para la bandera nacional.

Para evitar esto se ha anunciado aquí un nuevo sistema, y se ha dicho que se pague el derecho diferencial por peso y volúmen; pero con esto sucederia que aquellos artículos de poco valor y mucho volúmen pagarian mucho, y que aquellos otros de poco volúmen pero de mucho valor saldrian muy beneficiados; es decir, que nos encerramos entre dos absurdos, y no es de extrañar lo sean porque de un principio absurdo nunca pueden resultar mas que consecuencias que tambien lo sean.

El derecho diferencial obliga á que estén un 20 por 100 mas altos, de lo que la naturaleza de las cosas exige, los derechos de las importaciones que España hace en buques extranjeros, puesto que, si un producto se considera bastante protegido con el derecho que se le impone bajo bandera nacional, el recargo que se impone á la extranjera es un pago excesivo que se exige al consumidor. ¿Qué efecto ha producido el privilegio? ¿Cómo ha respondido la marina mercante á estas ventajas que se le han dado?

Digitized by Google

Me he fijado para hacer el cálculo en el año de 1862; pero poco mas ó menos están en iguales proporciones los demas años. Pues bien: en números redondos han llegado á España en ese año 4.000 buques españoles y otros 4.000 extranjeros. En el número de buques estamos iguales: pero los 4.000 españoles median medio millon de toneladas, y á pesar del derecho diferencial solo han traido de carga 250.000: es decir, que han traido la mitad de su cabida vacía: los buques extranjeros, que ya he dicho han sido en igual número, median 800.000 toneladas y han venido con una carga de 950.000; es decir, han traido 150.000 toneladas mas de las de su medida, miéntras que nosotros hemos traido vacías la mitad de las toneladas.

Véase, pues, como el derecho diferencial tal como se ha establecido, beneficiando á nuestra bandera en aquellos productos que pagan muchos derechos y que en general son de poco peso y volúmen, no puede proteger el flete nacional.

¿Cual ha sido en los últimos años el desarrollo de nuestra marina relativamente á las diferentes marinas de Europa? Aquí tengo un estado que entregaré á los señores taquígrafos para que lo inserten, y segun el cual se deduce que el derecho diferencial no ha producido gran desarrollo en nuestra marina, y que léjos de beneficiarla mas bien la ha perjudicado, si se atiende á su estado actual.

Dice el estado, que solo es relativo á las matrículas que cada nacion tiene en Europa:

1861.

Marina mercante española y de las demas naciones en sus posesiones de Europa.

NACIONALIDAD.	NUMERO de buques.	TONELADAS que miden.	TRIPULACION.	Término medio de tonelada por buque.	NUMERO de habitantes para una tonelada.	ORDEN que ocupan segun las toneladas.
Española	9.621	562.800	45.100	37	46	5
Inglesa	28.444, entre los cuales 2.000 vapores.	5.000.000	»	176	5	1
Francesa	15.000	1.000.000	»	66	38	2
Austriaca	9.825	331.000	35.000	34	106	7
Holandesa	2.300	500.000	»	217	7	6
Italiana	16.000	700.000	»	43	31	3
Griega	4.000	260.000	24.000	65	4	9
Prusiana	1.750	300.000	12.000	172	60	8
Sueca y Noruega	9.000	650.000	44.000	72	8	4
Danesa con el Holstein	5.600	250.000	»	44	41	10
Hamburguesa	500	140.000	»	280	1,6	12
Bremense	280	180.000	»	642	$^5/_9$	11

Y todavía descomponiendo la cifra de nuestros buques veremos que en aquel año solo unos 1.500 midiendo 245.000 toneladas eran de navegacion de altura, para lo que solo teniamos 36 vapores, siendo todos los demas de tráfico de puertos y cabotaje, contándose de esta última clase 65 vapores.

Digitized by Google

Pero á pesar de todo no diré yo que el derecho diferencial se haga desaparecer de repente, porque las reformas económicas repentinas producen siempre algunos trastornos que suelen convertirse en argumentos contra la misma bondad de la medida. Yo quisiera que ántes de suprimirse el derecho diferencial se adoptaran todas las disposiciones necesarias para abaratar la construccion de los buques, y que una vez adoptadas, y dándose algun tiempo, se hiciese desaparecer despues el derecho diferencial *paulatinamente en tres años y por terceras partes.*

Esta ha sido mi idea desde muy antiguo, porque he meditado mucho sobre este asunto, y siempre he preferido las reformas paulatinas á las repentinas, fijando ántes cierto tiempo durante el cual puedan irse venciendo las dificultades que se opongan al desarrollo de la reforma.

Yo pido perdon á los señores que puedan creer que esto perjudica á sus intereses; pero no puedo menos de exponer este sistema, porque tengo íntima y profunda conviccion de que es el mejor. He tenido además la honra de representar en el extranjero los intereses comerciales del país por espacio de muchos años, he oido sus clamores y he creido que debia hacerme eco de ellos en esta ocasion. Por otra parte, si no puedo decir verdaderamente que hablo aquí en representacion del cuerpo consular español, puedo al menos declarar que esta opinion mia es tambien la de muchos respetables indivíduos de ese cuerpo, con los que me unen relaciones de amistad y compañerismo. Creo mas: creo que hasta la persona que está al frente del cuerpo consular abriga estas mismas ideas.

Y concluyo dando las gracias á la Comision por su benevolencia, y ofreciéndome á contestar á cuantas preguntas ú observaciones quieran dirigírseme.

El Sr. GARCIA GOMEZ (De la Comision): ¿El número de bupues que tenemos es bastante para nuestras necesidades, teniendo en cuenta su tonelaje, su capacidad, su medida y su forma de construccion?

El Sr. JOVE Y HEVIA: No considero suficiente de ninguna manera el número de buques que tenemos, no ya para participar de la navegacion entre terceras naciones, pero ni áun para las directas que hoy hacemos.

En cuanto á la capacidad ó medida de nuestros buques, hay una diferencia tan grande con la de los extranjeros, que segun se desprende por el estado que acabo de leer, nuestros buques tienen por término medio 37 toneladas de medida, miéntras que hay puntos en que como en Bremen sube á 642 ese término medio, por el gran comercio que su marina hace con la América del Norte; en Inglaterra es el término medio de 176, en Francia de 66, en Italia de 43, etc. De manera que nuestros buques, tomados por cómputo general, son los mas pequeños en punto á cabida que existen en el mundo, despues de los austriacos.

El Sr. FIGUEROLA: El Sr. Jove, en las atinadas observaciones que ha hecho bajo todos los puntos de vista, refiriéndose á la construccion, decia que las maderas que vienen á España pagan un derecho mínimo; pero que lo que las encarecia era el flete, dato que tambien habia suministrado el Sr. Vila. Yo desearia que el Sr. Jove nos fijase un punto. Dada la carestía de los fletes por razon de los salarios y por las demas observaciones que ha presentado, ¿en las demas naciones de Europa, que construyen buques de madera y que tambien carecen de esta materia primera, no entrará como parte integrante del capital la falta de ese género y el encarecimiento de esa primera materia de construccion? Necesariamente ese encarecimiento debe llevar en sí un aumento de derecho, no ya el derecho mínimo que en España se paga, que puede decirse que mas bien que un derecho de balanza, es un verdadero derecho fiscal.

Yo creo que lo que en nosotros influye para ese encarecimiento ha de influir tambien en esas otras naciones que carecen de esa primera materia; por cuanto el valor del flete no es sino la expresion de la mayor ó menor distancia de donde hay que traer la madera, y de lo mas ó menos peligroso de la navegacion. En una palabra: ¿ese elemento que presentaba S. S. como causa de la carestía del capital bu-

Digitized by Google

que, nos ha de poner á nosotros en una condicion excepcional para con las demas naciones en el aumento del valor de este capital buque?

El Sr. JOVE Y HEVIA: En cuanto he tenido el honor de exponer á la Comision no hacia yo relacion á naciones que se pueden encontrar en el caso de tener que importar las primeras materias para la construccion de buques, sino á aquellos puntos del Levante y del Norte de Europa que tienen las maderas necesarias. Pero contrayéndome á las que necesitan traer á sus puertos las maderas y que por consiguiente tienen que pagar tambien flete, contestaré que ninguna, con excepcion de Portugal, está tan distante como nosotros de los puntos productores de maderas. Es decir, que ninguna los tiene á tanta distancia. Además, si queremos conducirlas con nuestros propios buques, como nuestra marina tiene que ser mas cara porque nuestros marineros son mas caros....

El Sr. FIGUEROLA: Perdone S. S.: doy por sentado ese hecho y digo: que dada esa parte de carestía por el aumento de salario de marineros, y otra multitud de consideraciones que no deben repetirse, yo creia que habria un número de naciones que tengan que pagar un sobreprecio por esas primeras materias, y que por consiguiente la construccion les salga poco mas ó menos como á nosotros. Pues bien: ¿no cree S. S. que ese sobreprecio de las maderas influya tambien en el coste de la construccion de esos otros países? La diferencia únicamente estará en el flete de esa madera por razon de la navegacion, que sea mas distante ó tenga mas peligros.

El Sr. JOVE Y HEVIA: En primer lugar en ningun país entra la madera extranjera en la construccion de los buques tanto como en el nuestro. Por otra parte nuestros fletes son mas caros, y por consiguiente cuesta mas traer esa madera en buques nacionales: de modo que puede calcularse que entre el coste de construccion y el salario y manutencion de la marinería tenemos un recargo por tonelada de 10 reales mensuales.

El Sr. FIGUEROLA: Eso es lo que yo deseaba hacer constar.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Debo añadir tambien que esta carestia de fletes está aumentada por la falta de retornos en los buques extranjeros que nos las traen, y en los nacionales por las represalias que toman con nosotros otras naciones á causa del derecho diferencial de bandera que sostenemos.

El Sr. GISBERT: Ha demostrado el Sr. Jove la conveniencia de la supresion del derecho diferencial de bandera, y propone que se haga en tres años y por terceras partes. Ruego al Sr. Jove que tenga la bondad de extenderse un poco acerca de los inconvenientes que podria traer á la marina mercante española la supresion absoluta é inmediata de ese tantas veces nombrado derecho diferencial; porque atendida la demostracion que ha hecho de la conveniencia de su supresion, yo creia que iba á concluir pidiendo la supresion definitiva de ese derecho, y he visto que ha terminado pidiendo la supresion gradual por años y por terceras partes. La Comision desearia saber mas detalladamente las razones que á esto inducen á S. S.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Yo, Señores, que trato de estudiar todas las cuestiones con detenimiento, veo que nuestra navegacion actual está encajonada, digámoslo así, por efecto del sistema que hemos seguido, distinto del que han observado por regla general las demas naciones. El derecho diferencial, á manera de vapor remolcador, nos lleva constantemente á Liverpool y Marsella, y de estos puertos á Cuba, y apenas conocemos otras carreras. Quitado el derecho diferencial vendria la marina extranjera á interrumpirnos en ellas, y miéntras la lucha no estableciese la armonía, y miéntras no emprendiésemos otras navegaciones, la nuestra padeceria, y podria ser anulada tomada la medida de repente.

Voy á poner un ejemplo, y al hacerlo consideraré la abolicion de una manera general ó para todos

Digitized by Google

los mares, que es como yo la deseo, por ser tambien la única eficaz y la única que nos evitará represalias: en el comercio de Europa es el bacalao el artículo que mas fomenta nuestros fletes. Aboliendo de pronto el derecho diferencial los suecos y noruegos con sus buques baratos se encargarian exclusivamente de este flete.

Y como aún no tenemos establecida costumbre de ir á otros puntos, vendríamos por el momento á no tener puertos adonde ir, irrogándosenos graves perjuicios. Hé aquí por qué yo creo que la supresion debe hacerse por años y por terceras partes, para que así haya tiempo de prepararse y puedan nuestros buques acostumbrarse á otras navegaciones que vendrian á sustituir á las actuales, y de las cuales podriamos sacar ventaja. Por esto la Francia da tres años á su marina para prepararse á la lucha, con la diferencia que á los tres años hará repentinamente la abolicion; y yo que habia pensado (mucho ántes que la Administracion francesa, pues lo propuse al Ministerio de Estado en 1858) en igual número de años, pretendo que en cada uno de ellos se rebaje por terceras partes. En la próxima pasada legislatura expresé tambien esta idea en una enmienda al presupuesto de ingresos, al tratar de las Aduanas.

El Sr. ALBACETE: Al oir al Sr. Jove hablar de represalias de las naciones extranjeras, y proponer la supresion paulatina del derecho diferencial, me ocurre una observacion.

Llegado el caso, que no es difícil, de que estando nosotros tan aislados con ese derecho, como ha manifestado el Sr. Jove, é imponiéndonos las demas naciones un recargo en las importaciones que hiciéramos en puertos extranjeros, ¿no podrian tomar las represalias ejercidas por ellas un carácter tal que no solo fuera preciso bajarlo, sino que nos viéramos obligados á hacerlo desaparecer completamente? En una palabra, ¿no podria Inglaterra hacer con nuestro comercio de Liverpool lo que los Estados-Unidos han hecho con el de las Antillas, es decir, que la represalia consistiera en un derecho de exportacion equivalente al que nosotros imponemos como gravámen de bandera, alejando de este modo y proscribiendo la bandera española de su país? Y para ese caso de que tengamos que realizar forzosamente la supresion del derecho diferencial, ¿no hay que partir del supuesto de levantar los gravámenes que hoy existen, como medio de ponernos en condiciones de luchar con la marina extranjera, á fin de evitar que nos veamos obligados á hacer desaparecer ese derecho de una manera violenta y apresurada?

El Sr. JOVE Y HEVIA: Tengo mucho gusto en contestar á S. S. y seguir tratando esta cuestion del derecho diferencial, que es muy importante, pues la reforma del derecho diferencial es por sí sola una verdadera reforma arancelaria, porque hará bajar un 20 por 100 los derechos de aduana en los artículos introducidos bajo bandera extranjera. Dice el Sr. Albacete que las represalias que tomen contra nosotros las demas naciones nos obligarán á quitarlo. Naturalmente, y es una de las razones que he indicado para su supresion. Los Estados-Unidos dice S. S. que ya lo han hecho, y es cierto; Inglaterra creo que no lo hará.

El Sr. PRESIDENTE: Pero nos amenaza.

El Sr. JOVE Y HEVIA: ¿Nos amenaza? No lo sabia. No es en esto consecuente con sus doctrinas. Pero de todos modos estoy seguro que determinando nosotros hacerle desaparecer como yo propongo, no insistirá en sus amenazas; Francia tampoco podria tomarlas porque seguimos en cierta manera su ejemplo; y las demas naciones viendo que empezamos la reforma, viendo que estamos dispuestos á continuar reduciéndole por terceras partes, tendrian confianza, y nos dejarian llevar á cabo la reforma en los términos que he indicado, y que son los mas convenientes para evitar que diera por de pronto algunos resultados perjudiciales de que pudieran valerse los sostenedores de ese derecho diferencial contra lo beneficioso de la medida.

El Sr. ALBACETE: Voy á insistir un poco mas respecto á mi observacion, y tambien respecto á las consideraciones que acaba de exponer el Sr. Jove. S. S. sabrá que hay en los Estados-Unidos dos bills,

Digitized by Google

uno de 1827 y otro de 1834, en los que esa nacion dice que tratará á las demas como la traten á ella; y así en efecto se condujo favorablemente con Inglaterra, que fué la primera nacion de Europa que abolió el derecho diferencial, y puso á España 10 pesos en tonelada como represalia del derecho impuesto por nosotros á los barriles de harinas de los Estados-Unidos en la isla de Cuba. Ahora bien, caminando á la desaparicion del derecho diferencial, el sistema de terceras partes, segun propone el señor Jove, será bueno empleado relativamente á las demas naciones, porque si en vez de esa abolicion paulatina lo suprimiéramos de pronto, nos absorberia todo el comercio que hacemos; mas para los Estados-Unidos, ¿no cree S. S. que debe seguirse otro distinto? Si quitáramos el derecho diferencial de una vez, los beneficios serían inmediatos, pues allí vamos ó podríamos ir á tomar grandes cargamentos, miéntras que si la rebaja se hace solo por terceras partes el resultado será menor y en mas largo tiempo. Y como quiera que los Estados-Unidos ya no pueden imponernos mas represalias, es decir, que nada tenemos que perder segun el estado de nuestra actual navegacion con ese país, ningun peligro corremos en adoptar la medida en toda su extension, y desde luego mi pregunta al Sr. Jove se reduce á saber si no sería mas ventajosa la supresion del derecho diferencial con arreglo á las condiciones especiales de cada nacionalidad.

El Sr. JOVE Y HEVIA: La observacion del Sr. Albacete está en su punto; pero además de que al cabo de esos tres años, que es un instante en la vida de las naciones, tendríamos ya todas las ventajas, debo decir, que á mi modo de ver, esta clase de medidas deben ser generales. No apruebo nunca que en estas materias se legisle por consideraciones especiales de una nacion, como tampoco por tratados de comercio, porque los Gobiernos deben quedar libres para variarlas segun convenga sin contraer obligacion con nadie. Si á los Estados-Unidos se les hiciera el benéficio que S. S. indica, lo pedirian tambien otras naciones que han pactado con nosotros las condiciones de las mas favorecidas, y empezando por una excepcion nos veríamos arrastrados á establecerlo como regla general.

El Sr. ALBACETE: Dispénseme el Sr. Jove, pero me parece que no ha contestado del todo conforme al sentido de mi pregunta. Digo, que atendida nuestra situacion comercial, atendidas nuestras relaciones comerciales, de las que actualmente carecemos con los Estados-Unidos, pudiera creerse que convendria suprimir desde luego para esa nacion el derecho diferencial, porque hoy, como sabe S. S., por las actas de navegacion de 27 y 34 no podemos ir allí absolutamente para nada; sin embargo sostenemos un gran comercio de exportacion en nuestras Antillas que podríamos llevar á los Estados-Unidos, lo cual no se verifica en razon á ser muy grandes los gravámenes que se nos imponen á título de represalias. Por consiguiente, siendo tal el estado de las cosas, si conseguimos que esas represalias desaparezcan con inmenso beneficio para nuestro comercio, y si tan buenos efectos puede producir allí la supresion del derecho diferencial de bandera, ¿á qué aguardar para recoger los frutos de la medida al plazo que propone el Sr. Jove? ¿Qué inconveniente encuentra S. S. en que para los Estados-Unidos quitemos de una vez ese derecho? Desearia que S S. diera una contestacion que ilustrara á la Comision en este punto.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Encuentro el mismo inconveniente para llevar á cabo la supresion del derecho diferencial respecto á los Estados-Unidos que respecto á los demas países. Esta clase de medidas siempre causan por el pronto algun trastorno, y yo no quiero que esas ligeras perturbaciones puedan servir de argumento contra la disposicion que, en sí misma, es buena; del mismo modo que hay venenos que tomados en pequeñas dósis dan la salud, pero tomados en grande producen la muerte, quiero yo aplicar el sistema homeopático en punto á las reformas económicas, y á propósito de lo que ahora nos ocupa, no sea que reunidas todas las pequeñas moléculas en una masa grande den tambien la muerte á la marina. En efecto: si quitamos el derecho diferencial á los Estados-Unidos nos sucederia en el mercado de las Antillas con sus buques lo que en los de Europa nos sucede con los ingleses; tendriamos por el pronto que sostener una concurrencia que nos perjudicaria, promoviéndose en nuestro comercio cierta perturbacion que podria ser empleada como argumento, no solo por los enemigos de la medida,

Digitized by Google

sino tambien por los navieros cuyos intereses se lastimaban y no tendrian paciencia para esperar á que vinieran con el tiempo las ventajas á justificarla. Debe además tenerse presente que la abolicion del sistema diferencial no influye solo en la navegacion directa que hoy no tenemos en los Estados-Unidos y Cuba sino en la indirecta, porque podrian aquellos buques disputarnos los fletes entre otras naciones y España.

El Sr. TOPETE (De la Comision): ¿Cree el Sr. Jove que se puede dar la libertad de que los marineros extranjeros formen parte de nuestras tripulaciones sin conceder al mismo tiempo á los españoles la de embarcarse en los buques extranjeros?

El Sr. JOVE Y HEVIA: Es un hecho que algunos extranjeros navegan hoy en los buques españoles, siquiera sea fraudulentamente.

El Sr. TOPETE: Sin embargo, aunque ese sea el hecho, desearia que S. S. me dijera si es conveniente dar á marineros extranjeros permiso ó derecho para entrar á componer una parte de la tripulacion de nuestros buques sin que los españoles á su vez pudieran tripular los buques extranjeros.

El Sr. JOVE Y HEVIA: Creo que en esta informacion exclusivamente comercial, de lo que debemos ocuparnos es de las medidas que juzguemos convenientes al desarrollo de nuestro comercio, y no de lo que haya de modificarse en las matrículas con respecto al servicio militar de nuestros marineros, cuestion envuelta en la pregunta, y que no es de nuestra incumbencia sino de las personas que se hallan al frente del departamento á que corresponde ese ramo. Por lo demas, diré que la ley de Aranceles vigente ha dicho que la tercera parte de las tripulaciones de nuestros buques puede componerse de terrestres ó indivíduos no matriculados; como no ha añadido que han de ser españoles, parece que están admitidos los extranjeros, y así es que hay en los buques españoles muchos marineros chilenos y peruanos que navegan con preferencia en ellos que en los de otro país por la identidad de costumbres y de idioma que con nosotros tienen; algunos lo hacen legalmente autorizados, pero hay además otro gran número navegando fraudulentamente en nuestros buques, porque los españoles les venden sus boletas de matrícula y toman otras nuevas. Por consiguiente, el hecho es que cuando el buque permanece mucho tiempo ausente de la matrícula, una parte de la tripulacion es extranjera, y que al pedir yo que en lugar de la tercera parte se permita legalmente la mitad, ni varío esencialmente lo existente ni es muy grande el tránsito desde la concesion hoy vigente á la nueva franquicia que, á mi juicio, sería conveniente acordar, con la circunstancia de que hecho legalmente se abarataria el precio; cosa que no sucede cuando se hace por fraude.

En cuanto á que á los españoles se les permita tripular buques extranjeros, podria dárseles permiso en ciertas circunstancias, pues otra de las cosas que creo que debe modificarse es nuestra conscricion marítima, con arreglo á ciertas bases que no son de este momento, contentándome con decir que podria permitirse á los matriculados que fueran uno ó dos años á embarcarse en buques extranjeros, cuando hubiera muchos y el Gobierno no los necesitara por el momento, con objeto de que se hicieran mas prácticos y adquiriesen mejores condiciones en beneficio de nuestro mismo país, á quien habian luégo de prestar sus servicios, y en cuyos buques sería muy útil la experiencia que adquiririan en esas largas navegaciones de los extranjeros. Pero hoy por hoy, lo que el comercio necesita es que se diga claramente que es legal el uso de esa tercera parte de terrestres ó extranjeros, aunque haya matriculados, y que por disposicion especial se eleve el permiso hasta la mitad de la tripulacion.

El Sr. TOPETE: El sentido de mi pregunta es si la concurrencia que habia de establecerse permitiendo que la tercera parte ó la mitad de nuestros marineros sean extranjeros ó terrestres no podria encarecer sus precios, y los precios de los fletes españoles en lugar de producir la baratura que se espera. Sobre esto quisiera la Comision oir al Sr. Jove, porque podria suceder muy bien que por justicia

Digitized by Google

ó equidad se dijera á los matriculados «ya que se os quita la exclusiva que disfrutais para formar las tripulaciones de los buques españoles, se os concede en compensacion el permiso de poder navegar en los extranjeros, lo cual está hoy limitado á casos especiales y cuando el Cónsul respectivo de una nacion lo pida al Comandante de marina.» Pues bien: haciéndose esto que yo indico para que los marineros españoles pudieran embarcarse en los buques extranjeros podria creerse que no hacíamos mas que cambiar de nacionalidad tripulando nuestros buques con extranjeros en vez de españoles, y de aquí que dedicándose los marineros españoles á la navegacion de los extranjeros, fuese mas difícil encontrar tripulantes y los precios ó salarios resultarian mas caros.

El Sr. JOVE Y HEVIA: El ilustrado Sr. Topete sabe muy bien que las cosas no suceden nunca en la vida real como nos las pintan las exageraciones de escuela: y que dado ese recíproco permiso, ni nuestros marinos emigrarian en masa, ni en masa vendrian los extranjeros á tripular nuestros buques. El permiso no haria mas que equilibrar las diferencias, pues por regla general los marineros prefieren la propia bandera, porque conocen sus usos y sus costumbres, y porque hasta sus relaciones con el capitan de la nave influyen en la decision de sus ajustes.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Anciola tiene la palabra.

El Sr. ANCIOLA: El Sr. Jove y Hevia que me ha precedido en el uso de la palabra, me ha dispensado de gran parte del trabajo, pues yo creo, como tambien cree S. S., que es indispensable la abolicion del derecho diferencial de bandera.

Señores: es notoria la carestía de los fletes de los buques españoles cuando se la compara con los que perciben los buques extranjeros; lo es tambien el perjuicio general que de aquí se sigue á las demas industrias nacionales, y de esto nace la necesidad absoluta de su reforma, que con la de cereales bien entendida, serán base sólida de todas las demas, y sin que aquellas precedan, no habrá justicia para acometer estas.

Pretendo demostrar que en la navegacion de Europa:

1.° A pesar de la proteccion que hoy disfrutan los navieros españoles, la industria naviera no es lucrativa.

2.° Que hoy los armadores están haciendo mayores sacrificios que los armadores extranjeros; y finalmente,

3.° Que si bien los males que hoy pesan sobre la marina mercante española se pueden aminorar, procurándoles dobles ingresos líquidos que los que hoy tienen los señores armadores, no nos es dado hacerlos desaparecer por completo en el espacio de algunos años.

Hay completa unidad de pareceres en los señores informantes que me han precedido, respecto del mayor coste de nuestras embarcaciones, cuando se las compara con sus análogas del extranjero. Unánimemente lo han reconocido así, y si cupiese en esto la menor duda, el Arancel vigente se encargaria de demostrarlo. En efecto, su partida 214 señala un fuerte derecho por tonelada á la introduccion de naves extranjeras, y claro está que este derecho hubiera dejado de ser protector y sería solo fiscal si la industria constructora del país nos pudiese dar naves á igual precio que la del extranjero: léjos de ser así, señala 138 rs. de derechos por tonelada; pero hay mas áun, en el Arancel vigente, y en esa clase de artículos prohibidos á la importacion, de cuya existencia no es fácil darse cuenta, figuran tambien las naves menores de 400 toneladas de 20 quintales, ó sea las que se aplican ordinariamente á la navegacion de Europa.

Ya se ha dicho y demostrado tambien, que para nuestra navegacion en Europa, la cabida mas usual de los buques es menor de 200 toneladas, pues que los de este porte apenas tienen ya una aplicacion frecuente en el trasporte de las mercancias que como bacalao y otros artículos no conviene afluyan de una vez á las plazas mercantiles en gran cantidad, pues que desmerecen por su acumulacion; pues bien: de aquí resultará, que no solo el Arancel exige un derecho fuerte por tonelada para poder introducir

Digitized by Google

las naves en España, sino que hay una prohibicion absoluta de introducir las que son apropiadas para la navegacion que hoy se somete á nuestro exámen que es únicamente la de Europa.

De lo dicho se infiere que la nave cuesta mas en España que en el extranjero, y que este exceso es de 20, 30 ó 40 por 100, segun se le compare con el precio á que salen nuestros buques en el Norte ó en el Mediodia de España; pues en la Península misma se notan tambien diferencias en los precios de construccion, por las diversas condiciones en que los astilleros están para aprovisionarse de las primeras materias que en último término vienen á formar la nave.

Prescindo por un momento del mayor gasto que forzosamente (por la ley de Adúanas) hacemos para adquirir las primeras materias que entran en la construccion de un buque, y supongo (porque así es en definitiva) que las cambio todas con el constructor por una *cantidad dada de dinero*, y me digo como armador: «yo no tengo otro objeto en esta especulacion que sacar un interes al capital invertido en la nave.» Ahora bien, si he empleado para adquirir la nave una tercera parte mas de capital que los extranjeros, es indudable que yo *debo de obtener* por esta sola consideracion $1/3$ mas de interes, si en definitiva he de percibir el mismo que aquellos con relacion al capital empleado, y aquí entra la primera dificultad.

Prescindamos, siquiera sea hipotéticamente, de todas las trabas que hoy agovian á la marina mercante española. Supongamos que todas se suprimen, hasta las mas insignificantes, y digo que siempre quedará la desigualdad de interes que es *preciso y justo* sacar para obtener el mismo rédito al capital; por lo tanto, resulta como consecuencia inmediata la peticion de un precio mayor en nuestros fletes para lograr quizá un beneficio menor que el que obtienen los extranjeros. Y lo que digo de la industria de los navieros y armadores, es por desgracia tambien aplicable á todas las demas de nuestro país; faltan capitales baratos, y con capitales caros, ni aquí ni en ningun pais del mundo podrá haber industria posible que luche con esos países que hoy los tienen mas económicamente que nosotros. El objeto que se proponen nuestros navieros al construir sus naves no es ciertamente el de adornar los puertos, sino única y exclusivamente el de obtener sus intereses al capital que en ellas han invertido. Suponiendo que en Inglaterra se cotice el 3 por 100 á 89, en Francia á 67 y en España á 40; ó lo que es lo mismo producirá 3,37 por 100, 4,76 y 7,50 por 100 el capital efectivo; resultando de aquí que el interes de los capitales en Inglaterra con quien se quiere que luchemos, devengan un rédito que es mitad próximamente del que alcanzan en España, y como si esto no fuera suficiente para establecer la desigualdad en perjuicio nuestro, para el vehículo ó aparato que ha de entrar en competencia, nos es tambien forzoso (no voluntario) invertir 33 por 100 mas de capital primitivo, como ántes he demostrado, que con su doble interes por solo este concepto es de 66 por 100, y en total un 266 en vez de 100.

Ahora bien, Señores. ¿Podemos nosotros prescindir de esto inmediatamente? ¡Ojalá que en nuestro país fuese hoy posible procurarse capitales con el interes de 3,37 como sucede en Inglaterra! Por desgracia no es así; y si sucediera, poco, muy poco debieran preocuparnos estas y otras cuestiones análogas que se resolverian por sí mismas.

Mas volviendo á la cuestion concreta de la industria naviera, entrando el capital en esta como en todas las demas industrias, y siendo el elemento único con que el naviero ha adquirido la nave, aparece en primer lugar que este elemento de trasporte principia costándome un tercio mas que al naviero extranjero, y además que tengo que sacar un mayor interes. Por esto la situacion de nuestros armadores jamás será buena, franca y desahogada, por mas proteccion que tengan, porque nunca será posible que pueda otorgárseles un *equivalente de los daños* que sufren por estos y otros conceptos.

Pongamos un caso concreto.

Supongamos un buque de 4.000 quintales que es el máximum de la cabida que tienen los que se ocupan en el trasporte del bacalao, flete de los mas productivos á nuestra marina mercante de Europa. Este buque me cuesta 250.000 rs., su tercera parte es de 80.000, quiere decir que un armador inglés ó aleman obtiene este mismo buque ú otro completamente equivalente por 160.000 rs.

En este mismo país, deducidos los gastos de seguro y amortizacion, se pueden contentar, por la

Digitized by Google

abundancia de capitales, con un interes de 5 por 100, ó sea 8.000 rs. al año, que son 22,20 diarios; en España, suponiendo solo un 8 por 100 (que no es mucho), es forzoso sacar 19.200 rs., ó sean 53 reales diarios. Pues bien, Señores, ¿es culpable el armador de esta diferencia que existe en el capital y luego en sus réditos? ¿Cómo puede hacérsela desaparecer por completo y prontamente? Yo no lo alcanzo y no veo posibilidad práctica de que suceda, al menos en mucho tiempo. De aquí que yo crea imposible la competencia absoluta en estas malas condiciones.

Pero hay aún mas: las tripulaciones en España escasean, y por lo tanto son mas caras que en el extranjero; ordinariamente pagamos 16 y 17 duros, cuando los extranjeros pagan 10 y rara vez 12, y esta diferencia, con mas el mayor número de marineros que llevan nuestras naves, grava en mucho el interes que es preciso sacar á la embarcacion, que en último resultado forzosamente se traduce en un aumento del flete. Prescindamos del capitan, piloto y muchachos, en el buque que hemos citado, y comparemos los gastos que nos originan los seis marineros de proa que lleva

6 marineros de proa, á 16 pesos	1.920	reales.
6 dichos extranjeros, á 10 id.	1.200	id.
Diferencia	720	id.
Se puede suprimir un marinero, que á 16 pesos y 5 rs. para manutencion, hace al mes	470	id.
Suma la economía al mes por solo este concepto. .	1.190	id.

que sale diariamente á 40 rs.;

y esta economía, con mas la diferencia de 22 á 53, ó sea 31 por diferencia de interes en el capital, da 71 rs. diarios, ó sean 25.900 rs. al año. Pues bien: si se asegurase esta ganancia liquida al armador, se daría por muy satisfecho. Se ve, pues, que lo que se pretende no es una proteccion caprichosa, sino una proteccion suficientemente grande para compensarnos de las trabas con que el Estado impide el desarrollo de esta industria.

Admitiendo que al marinero español se le den 16 pesos al mes y 5 rs. diarios para la comida, resulta que devenga como jornal 16 rs., jornal que creo es excesivo y que en el país no está en relacion con el que ganan los demas artesanos, incluso el obrero de mina, cuya existencia corre por lo menos tanto ó mayor riesgo que la del marino. Suele decirse que no hay tanta dificultad como se supone para tripular los buques; á eso respondo con los siguientes razonamientos: No ha muchos años, quizás no pase de 15, que un sustituto de mar costaba en mi país 30 ó 32 pesos y hoy no se halla por 400. Bien sé que se me dirá que ese aumento consiste en que siendo mayor el número de buques de guerra, es mayor el número de los que hoy van al servicio: cierto; ¿pero lo es menos, por ventura, el que ese sobreprecio no se haya hecho sensible tambien en la marina mercante? Ciertamente que miéntras haya hombres sobre la tierra no faltarán tripulantes á los buques, ¿pero podrian hacer trasportes á los precios que hacen en el dia si en vez de 16 pesos pidiesen 32? Seguro es que se dirá que no; pues si esto es así, si hay naciones que tienen sus marineros á 10 pesos y áun menos, y si nosotros tenemos que pagarlos á 16, ¿no es esto estar en aquellas malas condiciones supuestas? Tener marineros caros es igual á tener carencia de ellos para los efectos prácticos.

Se observa tambien que hoy los marineros devengan soldadas muy superiores á las que devengaban 15 años ha. No son hoy menores los fletes que en aquellos tiempos, y sin embargo, han aminorado las utilidades de los armadores; y han aminorado porque la Administracion pública y tambien la local han gravado inconsideradamente en algunos casos con trabas y gabelas el tráfico de nuestros puertos.

Digitized by Google

Lo cierto de esta asercion se comprueba fácilmente sin mas que comparar los derechos que hoy existen con los que existian; teniendo en cuenta tambien los locales, que aunque de carácter transitorio, suelen luego quedar para procurar recursos con que cubrir otras atenciones municipales. Se prueba tambien fácilmente que las ganancias de los armadores disminuyen, sin mas que saber que el número de quillas que hoy se ponen en grada disminuye notablemente como la estadística dirá.

A fuer de imparciales, debemos dejar consignado que de año y medio á esta parte las personas que dirigen la gestion de los asuntos de marina vienen aflojando notablemente muchas de las trabas que ligaban y áun ligan á la marina mercante; desde Enero de 1864 á mediados del año último se han expedido 15 Reales órdenes, todas liberales; pero ¿estas concesiones pueden tener un resultado práctico inmediato? ¿No se necesita tiempo para que sus efectos sean conocidos? ¿Se ha llegado al límite de las concesiones que el Ministerio de Marina puede otorgar en pro de la mercante? Si como creo no fuera así, yo le aconsejo siga por tan buen camino, seguro que dia vendrá, y pronto, en que los armadores españoles se encuentren en estado de hacer una gran rebaja en los fletes de sus buques, utilizando á la vez mucho mas. Tambien se nos ha dicho que existe una declaracion respecto al modo de tripular los buques, que aunque desconocida de muchos armadores, es al parecer un hecho, y por ella se dice que estamos autorizados para tripular nuestros buques como nos plazca. Y esto me lleva naturalmente á hacer una indicacion que la Comision tomará en el valor que tenga. Nosotros, por desgracia, no estamos bien enterados de las Ordenanzas de marina, y mucho menos de la multitud de Reales órdenes y disposiciones dadas desde 1802, ¿no sería muy conveniente una reimpresion de esas Ordenanzas y de sus aclaraciones ó modificaciones? Porque así como el comerciante tiene sobre la mesa de su despacho el Código de comercio, tambien al naviero ó armador le interesa mucho tener á la vista la legislacion marítima que se relaciona con su industria, á fin de conocer perfectamente cuales son sus derechos y sus obligaciones para poder defenderse en caso preciso de las exigencias de algunos Comandantes de marina, que no siempre son razonables. Así, pues, quisiera que se dijese si ese permiso de poder llevar $1/_3$ de terrestres en la tripulacion es absoluto ó relativo, porque de este modo no pasarán cuatro años sin que todos los armadores tomen esa tercera parte de terrestres, que seguramente no ganarán 16 reales diarios como los matriculados, y que dará por resultado, que al cabo de algun tiempo habrá un gran número de gente práctica de mar y de marineros experimentados, economizando mucho los armadores y ganando al mismo tiempo la marina de guerra, á quien vendrá muy bien tener mañana y cuando lo necesite mayor facilidad para poder adquirir un personal idóneo con que tripular sus buques.

Otra observacion. Hoy apenas tenemos que exportar por las represalias establecidas bajo forma de derechos en casi todas las naciones, y nuestro comercio exterior está casi limitado al de importacion de Noruega y Suecia, en el que se ocupa una tercera parte de nuestras embarcaciones; cuando hacemos ese viaje encontramos gente con que tripular el buque á menor precio. Parece raro que sea mas barato quizás ir á Terranova ó Noruega desde las costas del Norte de España, que ir, por ejemplo, á Barcelona. Pero esta contradiccion se explica satisfactoriamente. En estos viajes se trasporta una mercancía, que es el bacalao, que en vez de disminuir aumenta de peso con la humedad, y que además sirve de manutencion, y por eso solo influye en el precio de los fletes. Ordinariamente cuestan éstos desde Santander á Noruega 9 ó 10 rs. los tres vogros, ó sea el quintal. Pero dado el caso de que cargáramos hierro, ¿lo traeríamos al mismo precio que el bacalao? Seguramente que no, y eso sin otra causa que la de no servir para la manutencion de la marinería.

Hallamos por otro lado alguna dificultad para despachar nuestros buques á Noruega, pues hay Comandancias donde se nos exige un piloto, miéntras que en otras no despachan sin dos, ignorando hasta hoy nosotros cual de estas disposiciones es la legal. Me ha sucedido tambien el habérseme exigido por un Ayudante de marina nueve hombres de proa para tripular un buque de 4.000 quintales, y habiendo acudido al Comandante, este confirmó la misma exigencia; pero debo decir tambien, que habiendo apelado al Capitan general del Ferrol obtuve una resolucion conformándose con los seis hombres que yo proponia. Sin embargo, de tales y tan arbitrarias disposiciones se siguen perjuicios graves, y como no nos es posible consultar las leyes que nos interesan, no nos es dado defendernos de pretensiones injustificadas;

Digitized by Google

y si bien es cierto que tenemos abierto el camino para acudir al Ministerio, no estamos en el caso de hacerlo á cada instante sin perjuicios notables; por lo que ruego á la Comision tenga en cuenta mis indicaciones en este punto, para que se dé publicidad á las Reales órdenes que se hayan dictado en beneficio nuestro, pues yo puedo asegurar que nada sabia de la facultad concedida de *tripular mi buque como me plazca, ó sea con el número de hombres que quiera, así como tambien la de poder llevar la tercera parte de terrestres, siempre que quiera.*

La cuestion de los retornos es asimismo muy principal en los buques. Entre Gijon y Bilbao se hacen los fletes mas baratos que entre Gijon y Santander, y esto por motivo del retorno; por desgracia no sucede así en todos los puertos, siendo esto muy atendible para el comercio exterior, pues miéntras no tengamos que llevar á Inglaterra, miéntras no podamos hacer que ese viaje sea como un viaje de costa, no podemos ir allí con las importaciones tan baratas como los ingleses. Un buque inglés casi nunca sale en lastre, porque tiene el carbon y con él suple los gastos del viaje, como nos sucede desde el Mediodia de España con la sal, cuando vamos á Noruega. ¿Por qué nuestros buques no hacen la navegacion entre nuestra costa del Norte y el Mediodia de Inglaterra al mismo precio que entre Santander y Vigo? La dificultad en la travesía no es mayor, y sin embargo eso sucede, porque allí tenemos que pagar á nuestros Cónsules 3 rs. de derecho por tonelada, miéntras que un buque extranjero que viene á España paga solo 70 ú 80 rs. en total. Y á propósito de esto, diré que nuestros armadores están cargados con una multitud de derechos que, en mi juicio, podrian modificarse sin perjuicio de la Administracion pública y en provecho del armador. ¿Por qué hemos de pagar derechos por faros, puertos, carga y descarga, fondeadero, cuartillo de carga, practicaje y Sanidad? Creo que sería mejor refundirlos todos en un derecho general de un tanto por tonelada ó un tanto sobre el flete, y de esta manera sería para la Administracion mas fácil el cobro y menos expuesto á fraudes, y para nosotros habria una gran ventaja ahorrándonos los muchos disgustos que nos ocasiona el pago de tan variados derechos. Se me habia olvidado incluir entre las gabelas que tenemos, las comisiones de fletamento, exigiéndosenos por este concepto el 5 por 100, y muchas además el 2 por derecho de descarga, lo cual viene á representar sobre el producto líquido del buque quizás un 20 por 100 de las utilidades. Confieso que esto no puede hacerse desaparecer de repente, pero tampoco es culpable el armador de esta carestía que recarga el precio del flete.

Por consiguiente el derecho diferencial de bandera, que no negaré que sea excesivo en algunos casos, no puede compensar en otros los inconvenientes que he expuesto; y aunque se ha dicho que la seda tiene un derecho de *mil duros por tonelada*, en cambio tenemos el carbon con un 5 por 100, y claro es que esta cantidad no representa con mucho la diferencia de interes del capital invertido en el buque que ha de trasportarlo. Así se ve que el carbon jamás viene en bandera española.

Creo que con estas ligeras indicaciones y las muchas y muy atinadas que ántes se han hecho, puede señalarse remedio para compensar, una disminucion gradual de derecho diferencial de bandera, en la cuestion que nos ocupa, ó sea la navegacion de Europa, que no tiene seguramente tan grandes inconvenientes ni tantas dificultades como para la marina de las demas partes del mundo. Si se nos permite llevar siempre la *tercera parte de tripulantes terrestres, si se nos autoriza á tripular los buques con el número que queramos, y si se funden en uno solo todos los derechos de los puertos*, creo que en un plazo bastante corto, de dos ó tres años, podrá bajarse el derecho diferencial para Europa, pues en cuanto á las navegaciones de altura, siendo un hecho que nuestros buques nos cuestan *mas caros* y que el *interes del capital* ha de ser *casi doble* durante muchos años, teniendo además presente que no podemos dar sino poco movimiento á nuestros buques que generalmente navegan entre los puertos del Norte y nuestras Antillas, creo que no es posible hacer desaparecer ese derecho tan pronto, pues áun en igualdad de las circunstancias ántes dichas, que por desgracia no es fácil alcanzar, en los puertos extranjeros siempre dan preferencia á los buques de sus respectivas naciones sobre los nuestros, caso que todo derecho desaparezca, cual nosotros haremos en nuestros puertos que á igualdad de precio del nacional y el extranjero preferiremos naturalmente el primero; pero como nuestra produccion es mezquina, resultará como consecuencia lógica que nuestros trasportes lo serán tambien.

Digitized by Google

No examino la cuestion de matrículas; deseo conocerla mas á fondo, y el Sr. Topete ha tenido la bondad de enviarme, precisamente en estos dias, un libro que la trata con extension: pienso estudiarlo; pero creo por de pronto que no habrá inconveniente alguno en acceder á mis peticiones, que en definitiva se reducen á la reproduccion de órdenes vigentes, aunque poco conocidas; y como es uno de los deberes de la Administracion pública llevar el conocimiento de sus disposiciones tan allá como sea posible, me complazco en creer que así sucederá, conociendo como conozco los buenos deseos que animan á las Autoridades superiores de Marina.—He dicho.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Tintoré puede hacer uso de la palabra sobre la cuestion en general.

El Sr. TINTORÉ: Se ha hablado del comercio de Francia con los Estados-Unidos. Efectivamente, la decadencia de la marina francesa empieza desde que hizo esa nacion el primer tratado de navegacion con los Estados-Unidos, hasta el punto de que el Havre, que es el primer punto de comunicacion comercial entre uno y otro país, apenas ve llegar una bala de algodon conducida bajo el pabellon francés, de lo cual se han lamentado en el Parlamento todos los oradores en los recientes debates, probando que la marina francesa en el comercio de los Estados-Unidos decayó desde que se declaró la semejanza ó la igualdad mercantil entre su pabellon y el americano. Suele decirse que nosotros mantenemos muy pocas relaciones con los Estados-Unidos. En esto hay una equivocacion á mi juicio; yo puedo hablar de Barcelona y decir que allí se han introducido cerca de 100.000 balas de algodon; de modo que despues del Havre y Liverpool es Barcelona el puerto donde han llegado mas productos de la gran República Norte-americana, siendo de advertir que todo ese algodon ha venido en bandera española, lo cual ha sostenido un gran número de buques de mas de 200 toneladas, que tendrian que echarse al fuego cuando se suprimiera el derecho diferencial.

En cuanto á la Rusia, debo decir que efectivamente recargó los productos españoles importados allí con nuestra bandera, pero no hizo lo mismo con los que fueran en buques de su mismo país. Nadie tendria un interes mas directo en entrar en ese tráfico que los mismos navieros, y yo, que lo soy, no lo deseo sin embargo; pues creo que sería mi inmediata ruina, sin que el país ganara nada en ello, porque la misma exportacion que se hace hoy se haría despues, toda vez que los buques rusos vienen á España, y ellos y no nosotros se llevarian los artículos si hubiese muchos que exportar.

En resúmen, sostengo que si se quiere que haya marina en España, es preciso que exista el derecho diferencial; no digo que no pueda ser susceptible de mejoras, como todas las cosas humanas, y que si se han cometido errores no deban enmendarse; pero la cuestion es, que si es conveniente que continúe la marina en España, ha de ser protegida, y que aunque desaparecieran los derechos que pagan cualquiera de las otras industrias, sería interes de la nacion fomentar la marina, porque sin cierto amparo no puede competir, toda vez que nuestros buques cuestan mas caros y es tambien mas caro el salario y la manutencion de los marineros, aunque algunos sostengan que son iguales á los de otros países; pues segun datos recogidos por mí en el puerto de Barcelona de un corredor encargado de casi todos los buques que van allí, datos que considero verídicos, como que están tomados de las listas de los consignatarios de diferentes naciones, resulta que hay marinos que no ganan mas que 6 duros al mes, y su manutencion no pasa de 3 rs.; lo cual está muy distante de los 14 que cobra el español y los 5 ó 6 rs. que puede costar el mantenerle. Además, como he dicho, hay líneas subvencionadas contra las cuales es imposible luchar, así como tambien insisto en que un buque de gran porte, particularmente de vapor, no gasta la mitad relativamente á otro de doble cabida. Y estos son los inconvenientes que hacen necesaria la existencia del derecho diferencial, y aunque no lo fuera, siempre por su supresion inmediata nos encontraríamos lastimados todos los que á la sombra de la ley actual hemos invertido nuestros intereses en el tráfico marítimo. No bajan de 60 á 65 los vapores que España tiene empleados en el comercio de Europa, y á razon de 3 oficiales por cada uno, tendría-

Digitized by Google

mos 195 oficiales sin colocacion y perdidos absolutamente, pues en España no faltan pilotos y no tendrian donde hallar ocupacion, y lo mismo sucederia con los marineros, siendo por lo tanto 1.500 familias las que habria que echar á la calle y carecerian de medios para mantenerse, sin que esto reportara beneficio alguno al país..... Sentiria, Señores, ser molesto, pero ruego á la Comision que me disimule, porque se trata de un asunto de vital interes para nosotros. Digo que no habria beneficio para el país y que nadie tendria mas deseo de entrar en condiciones de competencia que los mismos navieros, pues á la agricultura no le importa directamente porque no tendria mayor beneficio con la abolicion del derecho diferencial, toda vez que de España salen todos los productos que deben salir, como lo demuestra el hecho de haber ido muchos buques en lastre, cosa que no sucederia si hubiera habido productos que exportar. De manera que la agricultura nada ganaria con la ruina de la marina mercante.

Se ha indicado que hay algun artículo cuya tonelada está recargada con un derecho diferencial de 2.000 por ejemplo, cuando quizás bastaria con 200, y se invoca esta excepcion para probar lo absurdo de ese derecho. Sin embargo, esto que parece chocante nada tiene de extraño, pues habia que partir de un principio y aplicarlo como regla general; pudiéndose por otra parte corregir muy fácilmente la desigualdad que exista en algun caso determinado. Tambien se ha hablado de las represalias que podian tomarse contra nosotros.

Hay un punto en que estoy de acuerdo con lo aquí dicho: creo que lo peor que puede hacer una nacion es un tratado de comercio, porque todas deben tener libertad para enmendar mañana el error que crean haber cometido hoy, pero aunque hubiera naciones que nos amenazaran con represalias, eso á nadie afectaria tanto como á los navieros, y yo por mi parte prefiero que así suceda á que desaparezca la proteccion que juzgamos indispensable para vivir. Además, á excepcion de Inglaterra, creo que hoy tienen represalias todas las naciones, é Inglaterra no las tiene porque esa nacion dice: «yo no las necesito; soy muy fuerte; nadie puede luchar conmigo, y por lo tanto me conviene que vengan aquí todas las naciones y las derrotaré». Por eso abre sus puertos; mas aunque Inglaterra amenazara tambien con represalias, nuestra agricultura no podria sufrir daño alguno, porque los productos españoles serian exportados en bandera española. De España salen para Inglaterra en todas banderas 144.000 toneladas miéntras que la importacion que aquí hace ese país es de 648.000; véase por ese dato que no debe haber temor de que los ingleses tomen represalias contra nosotros, supuesto que tenemos tan poquísimas exportaciones, que de 100 buques extranjeros que vienen á España quizás salen en lastre 80, por mas que de la Balanza de comercio aparezca que salen menos, porque entre nosotros, así como en Francia, en los estados comerciales se incluye cargado un buque que apenas lleve la tercera parte del flete que corresponde á su cabida.

Por último, Señores, nosotros hemos construido buques adecuados á nuestras necesidades, y siendo la vida de un buque por término medio 15 años, los que en ellos hemos empleado nuestro capital nos veriamos casi arruinados si la reforma se llevara á cabo sin consideracion alguna, y quedarian sin pan una multitud de familias como ya he indicado, cuyos grandes perjuicios no vendrian por otra parte á aprovechar al país ni á nadie. Concluyo, pues, diciendo que si se juzga necesario que España tenga marina, ésta ha de hallarse defendida con un derecho diferencial.

El Sr. CUADRA: Despues de todas las razones que se han alegado en pro y en contra del derecho diferencial de bandera, creo que solo resta una que voy á exponer en breves palabras, en favor de la industria naviera, que creo que merece como cualquiera otra la proteccion del Gobierno á cuya sombra se ha creado. Yo como naviero no pido para mi industria mas proteccion que la que se dispense á otra cualquiera; yo acepto en la reforma arancelaria cualquier principio siempre que se haga extensivo á todas las industrias á fin de que haya relacion entre unas y otras, todas estén en consonancia y no se perjudiquen entre sí.

Si se tiene en cuenta que en la industria naviera se han comprometido grandes capitales, se comprenderá la necesidad que hay de que la reforma ó supresion del derecho diferencial de bandera no se haga repentinamente sino señalándose un plazo para que dentro de él cada interesado en esta industria

Digitized by Google

eche sus cálculos. Tambien conviene que al mismo tiempo de adoptarse cualquier resolucion en este punto, se abroguen las disposiciones que impiden que podamos vender nuestros buques en el extranjero, porque si mañana, á consecuencia de la supresion del derecho diferencial, tenemos que cesar en la navegacion, no es justo que sobre este perjuicio, se nos cause el de no poder vender nuestros barcos, aunque sea por la mitad de lo que nos costaron. Es lo único que tenia que exponer.

El Sr. RETORTILLO (De la Comision): El Sr. Tintoré ha manifestado una opinion completamente terminante: es partidario decidido del derecho diferencial de bandera; sin embargo, no rehuye del todo la reforma, si bien considera indispensable se sujete á cierta fórmula y se verifique dentro de ciertas condiciones. Yo desearia que se sirviera manifestar con la brevedad posible en qué forma, sobre qué bases y hasta á qué tipo quisiera S. S. que se extendiera la reforma.

El Sr. TINTORÉ: Ya he dicho que en mi concepto debe existir un derecho diferencial si es que se quiere que tengamos marina. Ahora, para contestar á lo que S. S. me pregunta se requieren cálculos que en este momento no puedo hacer, porque en ciertos artículos deberá subsistir el derecho que hoy existe y en algunos otros tal vez pudiera hacerse alguna rebaja, pero repito que siempre debe existir ese derecho diferencial á menos de no preferir el quedarnos sin marina.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Pastor tiene la palabra en nombre de la Asociacion para la reforma arancelaria, como Presidente que es de ella.

El Sr. PASTOR: Señores, la Asociacion para la reforma de los Aranceles no viene aquí á representar ningun interes privado; viene por el contrario á sostener los derechos, los intereses de la clase general de consumidores que es la que en último resultado tiene que pagar todas las consecuencias de los derechos diferenciales y protectores. Por esto, la Asociacion se hubiera visto privada de la alta honra de tomar parte en este certámen, si no se hubiera hecho en favor suyo una especie de honrosa excepcion. La Asociacion arancelaria no tiene interrogatorio á que contestar.

La Comision, naturalmente tiene que considerar estas cuestiones bajo dos puntos de vista distintos: primero, se han presentado las industrias favorecidas reclamando que se las sostuviese en el privilegio y proteccion que disfrutan, cuando no que se las aumentara ese privilegio y proteccion, y por consecuencia, la Comision tenia que examinar si eran justos y racionales los motivos y fundamentos por que hacian semejante peticion. Para esto la Comision tenia que dirigir un interrogatorio á cada una de esas industrias favorecidas por el derecho diferencial, para saber el capital que representaban, los elementos con que contaban, los jornales que mantenian, cuánto les importaban éstos y la relacion que tenia el precio á que obtenian sus productos con el de los similares suyos en el extranjero, todo con objeto de ver si era sostenible ó insostenible el recargo que por el derecho diferencial se imponia al consumidor.

De aquí se deduce que la Asociacion para la reforma de Aranceles, que no miraba la cuestion bajo este punto de vista, que no tenia interrogatorio á que contestar, porque como no era productora, no hubiera podido, como he dicho, tomar parte en este debate, si no se hubiera hecho á su favor una excepcion permitiéndola mirar estas cuestiones bajo su propio criterio. Empiezo, pues, dando las mas expresivas gracias á la Comision por la bondad que con nosotros ha usado, permitiéndonos venir á sostener aquí nuestros principios, cuya gran importancia es de todo punto necesario tener presente para la resolucion de la cuestion.

Fácilmente se comprende que desde este momento la informacion toma un punto de vista completamente distinto del que hasta ahora ha tenido. Hasta aquí solo hemos mirado una faz, ahora vamos á mirar la otra.

La contestacion que habia de darse á los interrogatorios puede decirse que era de antemano conocida, pues ya se sabia que cada uno de los señores interesados en las industrias habian de venir diciendo que no podian producir mas barato porque les costaban muy caras las primeras materias. El constructor

Digitized by Google

de buques, por ejemplo, habia de decir: tengo las primeras materias recargadas de una manera horrorosa con derechos protectores; por consiguiente, yo con estos elementos no puedo construir al mismo precio que construyen esas naciones que no tienen esos recargos; por tanto, yo no puedo hacer los barcos menos de un 200 ó 300 por tonelada de exceso respecto de lo que cuestan en esos otros países. Los navieros habian de decir naturalmente; si á mí el buque me cuesta 300 ó 400 mas, no solo por el recargo de la construccion á consecuencia del exceso que el constructor paga por las primeras materias, sino tambien por las trabas que me imponen tanto la marina como algunas disposiciones legislativas que me impiden tripular el buque como á mí me convenga, forzosamente estos recargos y estas trabas tengo que compensarlas con un aumento en el flete, por mas que éste sea mayor que el que cobran barcos de otras naciones. Vendria en seguida el comerciante y diria: yo cargo mis géneros en esos barcos que me hacen pagar un flete crecido, primero, por los derechos con que se recargó su construccion; segundo, por el exceso que su armador tiene que calcular á consecuencia de este recargo y de las trabas que la marina le impone; por consiguiente, yo tengo necesidad de recargar en el precio de mis géneros todas esas diferencias que á mí me hacen pagar. Lo que se dice de este derecho protector puede decirse de todos; de manera que en esto de la proteccion vienen á reproducirse aquellos versos tan conocidos:

El señor don Juan de Robres
con caridad sin igual,
hizo este santo hospital;
pero antes hizo los pobres.

Las mercancías vienen á encarecerse por los derechos protectores y porque se han encarecido por los derechos protectores, es menester poner un derecho protector mas. Pero hay aquí una diferencia notable; y es, que el constructor construye el buque y le dice al naviero: este buque te costaria en Inglaterra 500 rs. por tonelada, pero yo no puedo dártele á menos de 800; el naviero paga al constructor esa cantidad; este, pues, se indemniza de todo su gasto, recibe su beneficio, cobra y gana: el naviero á su vez hace la misma cuenta, monta su tripulacion, calcula todos los gastos que tiene y el exceso que ha pagado en la construccion; señala el flete, con él se reintegra de todos sus gastos y obtiene un beneficio, cobra y gana: el comerciante á su turno hace idéntico cálculo, carga al género todos los gastos, fija el precio, lo vende al consumidor, cobra y gana. Pero y este pobre consumidor, ¿no tiene ningun derecho en el mundo? ¿En qué principio de justicia se funda que el consumidor pague todas las diferencias que existen en el valor del género empezando por el exceso en la construccion del barco que lo trajo, y que al paso que todos los que intervienen en la operacion ganan, sea él solo el que pierda? Porque él viene á pagar la diferencia que por consecuencia de todos esos recargos del constructor, del naviero y del comerciante hay entre el flete que pagó el género por venir en bandera nacional, al que hubiera podido tener viniendo en bandera extranjera. Pero señores, lo que con esto pasa es una cosa muy notable. Supóngase que yo compro un carruaje en Lóndres y le digo á mi consignatario que me lo envie; éste me dice, si va en un buque inglés le costará á V. 150 rs., pero si va en uno español le costará á V. 300; pues mándemele V. en el inglés le contesto; pero entónces me dice, es que si ese coche se lo mando á V. en la bandera nacional le costará á V. 4.000 rs. de derechos de entrada, pero si lo mando en bandera inglesa le va á V. á costar 4.800: es decir, señores, que se me impone una multa porque yo he preferido traerlo en bandera inglesa en atencion á que me era mas barato.

Mirando, pues, la cuestion de derecho pregunto yo, ¿con qué justicia se hace esto? ¿Dónde está el derecho para imponerme ese recargo? ¿Quién tiene facultad para hacerlo?

Vamos á examinar la cuestion en el terreno constitucional. En primer lugar, todo el mundo tiene libertad de hacer uso de su propiedad del modo que mejor le convenga; y claro es, que el que se dedica á ser constructor, naviero ó comerciante, es porque le tiene cuenta, ó porque tiene aficion á ello: pues bien; si esto es así ¿con qué derecho se priva á los demas españoles que hagan de su capital

Digitized by Google

el uso que quieran y que vayan á buscar las cosas que necesitan para satisfacer sus necesidades adonde las encuentre mejores y mas baratas?

Se dirá acaso que esto consiste en que en cumplimiento del artículo constitucional, todos los españoles deben contribuir á sostener las cargas del Estado en proporcion de sus haberes. Se ha creido y se ha supuesto que el consumo es una señal determinativa del haber de cada uno, y áun cuando esto no es enteramente exacto, porque todo el mundo sabe que hay muchos que consumen mas de lo que tienen, y otros que tienen mucho mas de lo que consumen, sin embargo, se ha adoptado esto como regla general y se ha dicho que cada uno consume en proporcion de sus haberes, y que cargando una cantidad sobre este consumo se resuelve el precepto constitucional. Pues yo digo á esto: yo acepto el supuesto, y yo pagaré el derecho que corresponda á cada cosa que consuma; pero ¿para qué es esta contribucion? ¿Es para satisfacer las cargas públicas? No, es para satisfacer una proteccion que se va á dispensar á unos pocos en perjuicio de la generalidad: luego aunque el consumo sea el signo de la proporcionalidad en que cada uno debe contribuir para el sosten de las cargas del Estado, ¿qué tiene que ver el color del trapo que ondée en el palo de un buque con el haber que yo tenga? Véase, pues, como al imponerme á mí ese recargo á título de contribucion para levantar las cargas públicas se comete una arbitrariedad monstruosa. Las contribuciones se pagan para que ingresen en el Tesoro, y el derecho que se impone por la diferencia de bandera no va al Estado, porque si ingresara en él ya no habria ninguna ventaja para aquel á cuyo favor se ha establecido. Por consiguiente, tenemos que en último caso esto es una perturbacion de intereses, por la cual lo que pagamos los consumidores no va al Estado sino á los navieros; y como nada gana el naviero que no lo pierda el consumidor, el resultado es que con esto vamos al socialismo puro, ó mejor dicho á una cosa peor que el socialismo, á un socialismo desfigurado y de mala calidad, porque al menos la verdadera doctrina socialista tiene un viso de equidad que la hace tolerable. Segun la doctrina de Proudhon, como al llegar muchas gentes al mundo se encuentran con la propiedad distribuida, y como Dios no ha hecho nacer á aquella criatura para que se muera de hambre, es necesario darla de comer, y para eso es preciso que á esto contribuyan los demas. Esto tiene cierto viso de equidad, y sin embargo acabaria con toda la sociedad actual; pues todavía es mucho peor que la teoría de Proudhon el socialismo que se desprende del derecho diferencial de bandera; porque segun aquella los mas, que son los que tienen, han de dar algo á los menos, que nada tienen, miéntras que por la otra teoría los mas, que nada tienen, son los que tienen que pagar á los pocos que tienen mucho: es, pues, esto un socialismo aristocrático.

Pues bien: si yo demuestro ahora que no hay conveniencia pública en sostener el derecho diferencial como no hay razon en la cuestion de derecho, puesto que no le hay para imponer á un contribuyente una carga que no sirve para levantar las del Estado, carga que no está en proporcion de los haberes de cada uno, y que no es mas que una proteccion á favor de los menos á expensas del interes y del derecho de los mas, habré demostrado tambien que es inexacto el segundo extremo de la conveniencia pública que los sostenedores del derecho diferencial dicen que encierra este gravámen. Y con esto podria yo concluir en nombre de la Asociacion, porque habiendo demostrado que en el terreno del derecho no hay razon alguna para imponer este gravámen al consumidor, toda otra cuestion es inútil: sin embargo, es tan absurdo esto del derecho diferencial de bandera que me he de permitir examinar la cuestion en el mismo terreno en que se la quiere colocar, es decir, en el terreno proteccionista. Al entrar en este exámen lo voy á hacer prácticamente para destruir la opinion de que nosotros somos hombres teóricos, que no entendemos de estas cosas y que venimos aquí con teorías y vulgaridades, desconociendo que eso que se llama teorías y vulgaridades, es la práctica del mundo civilizado. Para desvanecer esta opinion me voy á permitir presentar datos que creo han de venir muy bien á la Comision, pues son oficiales, toda vez que yo no me habia de atrever á hablar aquí de memória ó con datos que no fueran exactos, y con esos datos en la mano voy á tratar la cuestion en el terreno mismo proteccionista, y á hacer ver que el sistema del derecho diferencial de bandera es completamente contrario á la base y al principio en que se funda el sistema proteccionista en general.

En primer lugar, ya han conocido y lo han dicho los mismos sostenedores del derecho, que este

Digitized by Google

está fundado en una base completamente antitética al interes del naviero, pues el derecho diferencial va decreciendo en importancia y en valor en razon directa de la pequeñez y del valor del objeto, cuando el interes del naviero es precisamente lo contrario; pues lo que quiere es trasportar objetos de poca materia y mucho peso; por consiguiente, la base esencial en que está fundado el derecho es completamente absurda, completamente al revés de lo que debe ser. Así es que, por ejemplo, en los brillantes que se cuentan por gramos, el derecho diferencial subiría á una cantidad inmensa, al paso que en las materias de verdadero interes para el naviero, en esas no significa nada porque vale menos que el flete y por consiguiente viene á estar poco protegido el naviero, porque para que lo estuviera sería preciso poner como derecho una cantidad infinitamente superior al valor de la cosa, lo cual sería un absurdo, porque el derecho no puede ser mas que una parte, y pequeña, de este valor. Es, pues, la base en que se funda el derecho diferencial completamente contraria á lo que reclama el interes del naviero.

Si esto es general en todas partes, en España es infinitamente mas asombroso. Yo me he admirado de oir aquí con esa calma y esa *bonhomie* con que suelen hablar los señores proteccionistas que no tenemos nada que exportar. Señores, ¡que nada tiene que exportar esta nacion! Pues si es completamente al revés. Que esto lo dijese la Holanda que no tiene territorio; la Inglaterra que lo tiene que llevar todo, empezando por el trigo para alimentar á sus naturales, lo comprendería: ¡Pero si nosotros aún cuando tenemos que importar todo lo perteneciente á industria fabril, tenemos para exportar una porcion de productos naturales, cuya produccion á veces es tan extraordinaria que nos ahoga! Conste, pues, que nosotros estamos en muy buena situacion para sostener una gran marina mercante, y que el dia en que desaparezca el derecho diferencial seremos una de las naciones que tengan mejor marina, toda vez que contamos con ventajosas condiciones para ello. Nosotros tenemos que hacer la importacion de esas cosas delicadas que valen mucho, pero que abultan poco, y en cambio tenemos para exportar cosas de mucho volúmen y de mucho peso.

Y en esto se demuestra mas la contradiccion ostensible del principio proteccionista. Segun la teoría proteccionista es preciso evitar á toda costa la importacion y favorecer de todas las maneras posibles la exportacion. Pues bien, el derecho diferencial produce un efecto completamente contrario: á la importacion nada la importa ese derecho diferencial, porque las materias que vienen son todas favorecidas por él, puesto que son de mucho valor y poco volúmen; pero á la que sí puede importar es á la exportacion que es de cosas de mucho volúmen y mucho peso, y en éstas léjos de favorecerlas el derecho diferencial las perjudica, porque se encuentra con la represalia en todas partes. Así es que, segun la estadística del 63, única que se ha publicado, porque aquí en esto de publicar datos nos vamos con bastante tiento y no imitamos á lo que sucede en Bélgica, Inglaterra y en todas partes, resulta, que la importacion nuestra ascendió en ese año á 399.623 millones de kilógramos, de los cuales hay que deducir 285.575 de carbon mineral, siendo por consiguiente la verdadera importacion para el fomento del comercio la de 114.048 millones de kilógramos, segun aparece de los siguientes estados.

Digitized by Google

Estado *demostrativo del comercio de importacion de la Península é Islas Baleares durante el año de* **1863.**

Las cantidades van solo expresadas en millones y millares.

	Unidades.	Kilógramos.	Valores especiales.	Valores de los artículos al peso.	TOTAL de valores
1 Azúcar de todas clases	»	43 804	»	161 975	161 975
2 Bacalao de todas procedencias	»	20 750	»	52 908	52 908
3 Tejidos de lana de todas clases	»	»	89 101	»	89 101
4 Hierros de todas clases y formas	»	»	33 670	»	33 670
5 Cacao de todas clases	»	7 144	»	59 472	59 472
6 Aguardiente de todas clases.—Litros 17.994	»	»	»	38 840	38 840
7 Carbon mineral	»	285 575	»	30 985	30 985
8 Hilazas de cáñamo y lino	»	7 689	»	140 952	140 952
9 Tejidos de algodon puro	»	493	»	26 333	26 333
10 Idem de seda	»	94	»	40 584	40 584
11 Algodon en rama	»	16 556	»	92 229	92 229
12 Productos químicos y farmacéuticos de todas clases	»	»	39 873	»	39 873
13 Tejidos de cáñamo y lino	»	519	»	15 649	15 649
14 Idem con mezcla de todas clases	»	»	9 521	»	9 521
15 Café en grano	»	2 121	»	7 938	7 938
16 Maderas de todas clases	»	»	40 055	»	40 055
17 Cueros secos al pelo y salados en fresco	»	6 827	»	35 234	35 234
18 Ganados	54 964	»	24 675	»	24 675
19 Pasamanería	»	180	»	7 978	7 978
20 Hojadelata en planchas y labrada	»	1 364	»	4 959	4 959
21 Máquinas de todas clases	»	»	33 485	»	33 485
22 Canela de todas clases	»	321	»	6 358	6 358
23 Seda de todas clases	»	178	»	49 327	49 327
24 Pieles de todas clases	»	314	»	6 205	6 205
25 Muebles y artefactos de madera	»	»	5 838	»	5 838
26 Vidrios huecos y planos de todas clases	»	1 277	»	5 518	5 518
27 Laton en planchas, barras, etc	»	336	»	4 530	4 530
28 Herramientas de todas clases	»	»	8 878	»	8 878
29 Carruajes de todas clases	443	»	4 043	»	4 043
30 Hilo de algodon	»	82	»	2 420	2 420
31 Embarcaciones de todas clases	51	»	9 229	»	9 229
32 Botones de todas clases	»	140	»	4 116	4 116
33 Alambre de hierro de todas clases	»	2 095	»	3 310	3 310
34 Perfumería de todas clases	»	106	»	2 655	2 655
35 Acero de todas clases	»	733	»	2 629	2 629
36 Vinos extranjeros	»	»	2 487	»	2 487
37 Gomas, resinas, etc	»	925	»	5 552	5 552
		399 623	300 855	808 856	1.109 524
Otros artículos	»	»	481 438	»	481 438
Valores de tabacos	»	»	71 485	»	71 485
Material de ferro-carriles	»	»	236 063	»	236 063
	»	»	1.088 844	808 856	1.898 510
Descontando el valor del carbon				30 985	
Queda un líquido				777 871	

RESUMEN.

Toneladas métricas ó de 1.000 kilógramos	399 623	
Idem id. de 1.000 litros	17 994	
Total de toneladas de peso y de medida	417 617	
Descontando por las de carbon	285 575	
Quedan	132 042	
		Logaritmos.
Valor líquido de las toneladas excepto el carbon	777 871 015	8'8908667
Número líquido de las toneladas descontando el carbon	132 042	5'1210409
Resulta cada tonelada de importacion á rs. vn	5 886	3'7098067

NOTA. Las pequeñas diferencias que se advierten entre la suma exacta de los valores especiales y de valores de artículos de peso con la del total y la de las toneladas y valores sacadas para buscar el valor proporcional de cada tonelada, consisten en haberse prescindido de las tres últimas cifras en los 37 artículos anotados, y no en las sumas de los demas, que se han tomado de la estadística oficial para demostrar la exactitud.

Digitized by Google

Estado *demostrativo del comercio de exportacion de la Península é Islas Baleares durante el año de* **1863.**

Las cantidades van expresadas solo en millones y millares.

	Hectólitros.	Litros.	Kilógramos.	VALORES. — Reales vellon.
1 Vinos de todas clases	»	120.280	(1) 114.266	348.107
2 Metales	»	»	66.574	157.274
3 Frutas secas	»	»	31.980	108.633
4 Aceite de olivo	»	»	20.220	96.046
5 Harina	»	»	38.463	75.004
6 Minerales de todas clases	»	»	157.700	44.153
7 Granos, legumbres y semillas	43	»	12	31.241
8 Idem id	»	»	31	
9 Frutas verdes	»	»	6.148	30.854
10 Lanas	»	»	2.254	26.019
11 Jabon	»	»	3.867	18.566
12 Azafran	»	»	38	17.081
13 Sal comun	2.328	»	5.137	16.759
14 Aguardiente de todas clases	»	(1) 2.623	(1) 2.439	13.773
15 Esparto en rama	»	»	27.538	12.392
16 Conservas alimenticias	»	»	424	7.204
17 Pastas de sopa	»	»	1.817	5.089
18 Seda en capullo	»	»	58	4.602
19 Rubia en polvo y en rama	»	»	732	3.820
20 Azúcar	»	»	725	3.623
21 Esparto obrado	»	»	3.476	3.604
22 Aceitunas	»	»	1.726	3.106
23 Carnes y embutidos	»	»	212	3.025
24 Regaliz en rama	»	»	2.024	2.530
25 Libros impresos	»	»	90	2.342
26 Regaliz en extracto	»	»	346	1.802
27 Cáñamo obrado	»	»	225	1.800
28 Chocolate	»	»	91	1.546
29 Aceite de almendras	»	»	87	1.324
30 Sebo en rama	»	»	153	1.314
31 Carbon vegetal	»	»	3.058	1.223
			491.611	1.043.856

Sale la tonelada métrica á rs. vn.......... 2.123

ARTICULOS EXPRESADOS SOLO EN VALORES.

32 Plata amonedada	59.806
33 Corcho en tapones	26.163
34 Ganados de todas clases	16.601
35 Papel de todas clases	14.602
36 Calzado de todas clases	11.826
37 Pieles de todas clases	6.020
38 Corcho en planchas y tablas	5.060
39 Pescados de todas clases	4.215
40 Hortalizas de todas clases	3.450
41 Huevos	3 024
42 Tejidos de seda de todas clases	1.206
43 Barro en ladrillos	1.157
44 Tejidos de lana de todas clases	980
Otros artículos	19.350
	1.217.316

(1) Sin comprender el peso de los cascos.

Digitized by Google

Como veremos luego, la mayor parte de esta exportacion se hace en buques extranjeros, porque nos estamos perjudicando con las represalias que se nos imponen y no nos permiten ir á ninguna parte. A Rusia, por ejemplo, tenemos muchas cosas que llevar, y sin embargo las exportan sus barcos porque nosotros no podemos hacerlo.

El valor de la tonelada de exportacion ha sido el de 2.100 y tantos reales; es decir, mucho menos de la mitad del de la de importacion: esto es natural, porque son efectos de mucho volúmen, de poco peso y de poco valor.

Ahora bien: ¿como es posible que nosotros en el estado en que nos hallamos podamos competir con el extranjero? De estos mismos datos que acabo de leer resulta que es imposible mantener el derecho diferencial. En el año de 1849 entraron en España en los diferentes puertos 2.567 buques con bandera nacional, y con bandera extranjera 1.911; y salieron en bandera nacional 2.198, y en bandera extranjera 2.072: respecto á toneladas tambien habia diferencia, tanto en las de arqueo como en las de carga, segun todo aparece en los estados que aquí tengo, y que entregaré á los taquígrafos para que los inserten en la informacion, á fin de que puedan tenerse presentes por los señores de la Comision.

Digitized by Google

ESTADO *comparativo de la navegacion de España con distincion de banderas, tripulacion y toneladas de los buques.*

		ENTRADA.			SALIDA.		
		Número de buques.	Toneladas de carga.	Tripulantes.	Número de buques.	Toneladas de carga.	Tripulantes.
1850.	En bandera nacional.........	2.567	303.232	28.205	2.198	250.507	25.526
	En bandera extranjera.......	1.911	269.832	15.316	2.072	304.362	18.477
1851.	En bandera nacional.........	2.666	296.179	29.806	2.337	285.789	26.092
	En bandera extranjera.......	2.197	352.124	19.947	2.138	310.662	19.080
1852.	En bandera nacional.........	3.923	354.356	37.468	2.815	302.682	27.260
	En bandera extranjera.......	2.025	391.794	23.448	2.189	334.010	21.161
1853.	En bandera nacional.........	3.851	378.823	40.483	3.406	316.113	32.065
	En bandera extranjera.......	2.847	416.317	24.900	2.387	318.538	22.050
1854.	En bandera nacional.........	3.958	379.151	40.064	3.813	342.231	36.230
	En bandera extranjera.......	2.515	377.374	21.236	3.563	486.666	31.760
1855.	En bandera nacional.........	3.506	192.935	41.117	4.169	246.139	42.207
	En bandera extranjera.......	2.076	317.332	17.845	4.184	527.353	34.684
1856.	En bandera nacional.........	4.072	219.598	37.244	4.239	216.234	43.312
	En bandera extranjera.......	3.501	483.890	27.779	3.261	387.019	29.594
1857.	En bandera nacional.........	4.719	271.872	48.635	4.483	211.659	47.777
	En bandera extranjera.......	4.984	784.481	46.091	3.292	393.242	33.511
1858.	En bandera nacional.........	4.808	278.287	53.202	4.068	218.116	43 226
	En bandera extranjera.......	4.298	731.516	38.147	2.868	364.454	26.765
1859.	En bandera nacional.........	3.789	212.771	41.875	3.621	204.723	44.354
	En bandera extranjera.......	3.649	678.501	36.475	3.086	438.594	29.824
1860.	En bandera nacional.........	3.668	214.447	39.216	3.787	220.485	46.549
	En bandera extranjera.......	3.794	796.021	39.859	3.339	466.822	31.532
1861.	En bandera nacional.........	4.573	247.290	53.552	4.347	230.268	46.309
	En bandera extranjera.......	4.465	884.580	43.813	3.745	546.894	37.773
1862.	En bandera nacional.........	4.216	226.224	58.969	3.466	209.915	45.032
	En bandera extranjera.......	4.199	943.873	40.964	3.276	529.014	34.907

Año comun del quinquenio 1859 *á* 1863.

		Importacion.	Exportacion.	TOTAL.
Nacional.........................		281.661	235.422	517.083 27,7 %
Extranjera......................		849.073	519.020	1.368.093
	TOTALES...........	1.130.734	754.442	1.885.176
Año 1849...	Nacional............	276.948	258.034	534.982 48,3 %
	Extranjera..........	274.127	297.225	571.352
	TOTALES...........	551.075	555.259	1.106.334

Digitized by Google

Es decir, que comparados estos datos con los del año 49, resulta que el término medio á favor de nuestra marina era en el año 49 un 48 por 100, y en el quinquenio del 59 al 63 un 27 por 100. Segun estos datos, si pronto no se suprime el derecho diferencial nos vamos á quedar reducidos al comercio de cabotaje.

Para que no se crea que hay exajeracion y se comprenda mas fácilmente lo enorme de las diferencias que hacen imposible á nuestros buques el competir jamás con los extranjeros á causa del vicio que existe en la manera de hacer la navegacion, contando con los enormes derechos diferenciales que permiten al naviero y aún obligan al comerciante á pagar fletes enormemente caros, voy á presentar el resultado de nuestra navegacion en 1862.

NAVEGACION DE 1862 SEGUN LA ESTADISTICA OFICIAL.

	Entradas y salidas.	Toneladas de carga.	Tripulacion.
Buques extranjeros	7.475	1.472.887	85.931
Buques nacionales..........	7.662	436.139	104.001
	+187	—1.036.748	+18.070

Resultados proporcionales, 187 buques de mas, tienen de carga 1.036.000 toneladas de carga de menos y 18.070 hombres de exceso.

La marina española pierde 53,34 por 100 de la total cabida, la extranjera solo 0,46 por 100.

Buque nacional, término medio 56,92 toneladas, buque extranjero 196,64.

Buques nacionales, un hombre por 4 toneladas. Buques extranjeros, uno idem por 17 idem.

Ahora bien: con estas condiciones, ¿como es posible que haya navegacion? ¿Y por qué á mí, consumidor, se me ha de obligar á que pague esa diferencia para sostener ese costo y ese lujo con que se ha montado nuestra marina? Nuestra marina mercante está montada de tal manera que parece que es una camelia delicada á quien hay que guardar dentro de una estufa, ó como la parra de *Hampton-court* que tienen los ingleses y á quienes cuesta cada grano de uva 5 rs. Nuestra marina tiene sus buques muy pequeños, muy bonitos, con mucho aparejo, mucho velámen, para el cual se necesitan mas marineros, muy buenas cámaras para pasajeros, pero poca bodega para carga; así es, que no sirven mas que para artículos finos y delicados como encajes. La marina debia tener buques grandes, aunque no fueran tan bonitos, para que le permitieran trasportar gran cantidad de toneladas; pero miéntras haya un pueblo tan bonachon que pague las diferencias, hace bien en no cambiar de sistema. Sin embargo, los pueblos ya se van cansando un poco, se van aficionando á hacer cálculos y quieren ver por qué pagan, cómo pagan y á quién pagan, y esto no puede continuar así.

Para muestra de los derechos diferenciales, he sacado aquí unos pocos datos; podria haber sacado 200 ó 300, pero para que la Comision forme juicio, basta con estos pocos que voy á permitirme leer.

Digitized by Google

Partida de arancel.	ARTICULOS.	DERECHO DIFERENCIAL.		Su equivalencia en la tonelada.
			Reales vn.	Reales vn.
345	Hoja de lata en objetos de quincalla........................	Kilógramo.	0,95	950
467	Navajas de afeitar con cabos de asta, hueso, madera, marfil ó pasta, (porque esto del cabo influye mucho en la cuenta).....	Docena de hojas.	1,15	1.150
89	Cabello humano sin labrar (es menester proteger mucho el cabello humano; sería una calamidad el que no se le protegiese): calcule la Comision cuántas toneladas vendrán de esto, de cualquier clase..	Kilógramo.	1,20	1.200
466	Navajas y corta-plumas con cabos de carey, nácar, etc.......	Docena.	1,25	1.250
19	Armazones con varillas de ballena, junco ú otra cosa semejante.	Kilógramo.	1,60	1.600
85	Botones de carey, marfil, nácar, pasta ó porcelana...........	»	1,60	1.600
451	Máscaras ó caretas de carton ó seda. (Tambien de esto vendrán muchas toneladas)..	Docena.	1,80	1.800
624	Seda cruda ó hilada, sin torcer............................	Kilógramo.	1,80	1.800
346	Hoja de lata en bandejas, maqueada, etc....................	»	2,10	2.100
71	Bálsamo de copaiba (esto hay que protegerlo sin duda alguna) en cápsulas gelatinosas................................	»	2,50	2.500
468	Navajas de afeitar, con cabos de carey, nácar, etc............	Docena de hojas.	2,50	2.500
491	Papel dorado ó plateado, ordinario y fino, labrado y liso.......	Kilógramo.	2,60	2.600
453	Medallones ó cercos de metal dorado ó plateado para colocar cifras, retratos ú otros objetos............................	Docena.	3,20	3.200
83	Bordones y entorchados de cualquier especie para instrumentos.	Kilógramo.	3,20	3.200
117	Cañamazo de algodon en blanco ó de colores para bordar, el empezado á bordar ó con solo los dibujos.....................	»	3,30	3.300
90	Cabos ó palillos de marfil (calcule la Comision cuántas toneladas vendrán para surtir de palillos á toda España) ó nácar, labrados con boquillas de plata ó sin ellas para plumas..........	Ciento.	0,25	4.000
59	Azafran (no he visto que venga azafran, pero sin embargo, por si viniese)..	Kilógramo.	4	4.000
57	Azabache labrado en cualquier clase de piezas........... ...	»	4,20	4.200
270	Forros de tela para fondo y bandas de sombreros, de cualquier clase..	»	4,50	4.500
479	Países de abanico..	»	5	5.000
73	Bastones de ballena, bambú, junquillo, madera, etc...........	Docena.	5,50	5.500
118	Cañamazo de entorchado de seda, en blanco, y el mismo empezado á bordar ó con solos los dibujos.....................	Kilógramo.	6,75	6.750
625	Seda torcida por el método comun........................	»	6,80	6.800
88	Cabello humano labrado en pelucas, peluquines ó cualquier otra materia. (La peluquería está muy protegida; no extraño que haya tanto calvo)..	»	9,60	9.600
626	Seda lasa, teñida, felpilla, etc............................	»	10,60	10.600
627	Idem torcida fuerte y de 5 ó más cabos....................	»	12	12.000
587	Carmin fino ó laca..	»	12	12.000
480	Países de abanico recortados en la forma de abanico, y los de cabritilla, etc..	»	13,50	13.500
39	Anteojos con cubierta de carey, hueso, marfil ó metal.........	»	15,75	15.750
174	Coral labrado en camafeos, cuentas ú otras piezas de cualquier forma..	»	18	18.000
631	Sombreros de paja armados ó sin armar.....................	»	20,80	20.800
588	Nitrato de plata cristalizado............................	»	21,20	21.200
»	Sulfato de quinina..	»	34	34.000
585	Acido margárico y margarina..............................	Hectógramo.	3,60	36.000
230	Esencia de rosa, incluyendo el envase.....................	Kilógramo.	38	38.000
209	Dientes artificiales, imitando al natural, sueltos ó sobre encía.	Hectógramo.	8	80.000
731	Blondas y encajes..	Kilógramo.	87,60	87.600
346	Hojas de marfil para retratos, libros de mano, etc...........	»	12	12.000
628	Sellos de acero, hierro, marfil ó metal....................	Docena.	1,50	»
171	Comunes ó retretes de cualquier clase..	Uno.	10,60	»
302	Guantes que no sean de punto, de hilo, seda ó lana, que pagarán como tejidos..	Docena.	7	»

Por este estilo siguen otras muchas cosas de mucho volúmen pero de poca importancia. Calcule la Comision á cuánto ascenderán los fletes con estos derechos; de manera que llevan los navieros lo que quieren. Por esto no necesitan tener barcos grandes, les bastan los pequeños, pues para traer peluquines, encajes y cosas semejantes, con poco espacio basta. No hay mas que examinar la lista de lo que

Digitized by Google

se ha importado y se verá que son todo cosas de poco volúmen. ¿Se dirá todavía que no queremos tener marina? No; queremos tener marina, pero la queremos tener buena para que pueda competir con otros países.

Todo esto me recuerda lo que decia un amigo mio de que al oir á estos señores proteccionistas no parecia sino que el Criador al hacer el mundo lo habia dividido en dos partes; España de un lado y los extranjeros de otro: España segun esos señores no sirve para nada, no tiene marina, ni industria, ni mercancías que exportar; los extranjeros, por el contrario, lo tienen todo, y por consiguiente no podemos competir con ellos. Pues se equivocan esos señores: nosotros tenemos tantas ó mas condiciones que la mayor parte de los pueblos para poder hacer el comercio. Nosotros tenemos los mejores marineros del mundo, como son los de las Provincias Vascongadas, los mallorquines y los catalanes; tenemos disposicion para todo, tenemos mas puertos y mejores que los demas países; estamos en una posicion geográfica sumamente favorable para el comercio, y eso que nos pintan algunos como una desventaja, es una gran ventaja, pues ocupamos un punto medio entre el Mediterráneo, el Océano y el mar Cantábrico, desde donde con facilidad podemos hacer el comercio con todas partes. Pero ¿qué sucede? que abusamos de nuestra posicion de una manera horrorosa. Hacemos, v. gr., el comercio con Cuba, y con tal de proteger nuestras harinas de Castilla, no solo dejamos á nuestros hermanos de Ultramar que no puedan satisfacer su necesidad con pan, sino que les impedimos que puedan comerciar con los Estados-Unidos por las represalias que estos establecen contra nosotros.

Ahora bien, ¿es posible que esto continúe? No: yo no regatearia en cuanto á la cuestion del tiempo dentro del que ha de suprimirse el derecho diferencial, porque aunque tengo mis opiniones determinadas, sin embargo, en esta parte estoy dispuesto á hacer alguna concesion. En lo que no transijo es en la cuestion de derecho, como tampoco en eso de las indemnizaciones de que nos hablan esos Señores que han estado disfrutando un monopolio, y que en vez de estas reclamaciones exageradas debian venir aquí á pedir misericordia. ¡Indemnizaciones! ¿Y quién me indemniza á mí lo que he pagado de mas desde que existo? Conténtense, pues, esos señores con lo que han ganado durante el tiempo que llevan de proteccion, que aunque lo han adquirido á la sombra de un privilegio, al fin han tenido alguna razon para adquirir esa ganancia, pero que no nos vengan con la cuestion de derecho, porque en este terreno el Gobierno no les debe guardar ninguna clase de miramientos.

No me opongo, pues, á todas las consideraciones que sean razonables, y creo que podria adoptarse un buen término para conciliar todos los intereses. Hay puntos en que no puede retardarse ni un solo instante la supresion del derecho diferencial, como sucede en los Estados-Unidos y Rusia, á donde no ha ido un buque nuestro, y en donde por consiguiente no hay perjuicio en que se suprima el derecho diferencial. En los demas países puede hacerse alguna concesion especial, teniendo en cuenta aquellas razones que un hombre de Estado debe considerar y nada mas; pero repito que es menester que esta situacion no se prolongue por mas tiempo.

Se ha hablado aquí de las trabas que dificultan la navegacion, y en esa parte defiendo yo á los navieros, pues creo que no puede imponérseles con justicia gravámen alguno y que debe dejárseles en completa libertad para tripular sus barcos con extranjeros ó con españoles y en el número que tengan por conveniente, pues si quieren navegar con pocos corriendo peligro, allá se las hayan.

Todavía voy mas allá en favor de estos Señores: no solamente pido que se supriman todas las trabas que se oponen al desarrollo de su industria, sino que puesto que en concepto de estos Señores el derecho diferencial es una contribucion que debemos pagar todos por igual, yo desde luego, mas generoso que ellos, acepto la parte que me toque y digo que entren libres las primeras materias, y que se nos reparta por via de contribucion lo que deje de percibir el Estado por la introducion de esas primeras materias. Hasta esto voy, pero nada mas, pues no podemos continuar en el estado en que hoy nos hallamos.

Mis compañeros de asociacion hablarán de las trabas que tiene la marina, pero yo no puedo menos de hacer encarecidamente un ruego a la Comision respecto á una cuestion que es hasta de humanidad, me refiero á la composicion en el extranjero de las averías que sufra un buque. Si en los siglos veni-

Digitized by Google

deros se hablara de que ha habido un país tal que cuando un barco ha llegado á un puerto con una avería no se le ha permitido repararla como era debido, todos dirian que ese pueblo estaba en el último grado de barbarie. Yo, en nombre de la humanidad y de la civilizacion, ruego á la Comision que en esto sea inexorable. Es una cosa irritante que cuando un infeliz entra en un puerto con una avería no se le permita repararla mas que á medias y se le obligue á venir á España á componerla del todo, perdiendo los fletes que pudiera adquirir en aquel puerto si en él pudiera alistarse completamente. Esto es horrible, digo, y ruego á la Comision que no consienta que dure un momento mas ese borron para la honra y la cultura de España.

Repito que no podemos continuar así: somos quizá la única nacion del mundo que tiene subsistente todavía este absurdo, y vamos á acabar con la poca marina que nos queda. Si el verano pasado no se hubiera hecho el tratado con Francia, la mitad de nuestro país se hubiera arruinado. Y por cierto que al citar á Francia se me ocurre un ejemplo de las ventajas que proporciona la supresion de los derechos protectores. Francia hizo tratados con las demas naciones aboliendo todos los derechos, dejando libres los plomos, las naranjas con un módico recargo, las sedas, etc., ¿y qué resultó? Que con los 3 francos que se conservaron á las galenas argentíferas tenian los ingleses suficiente para venir á Cartagena y Almería, tomar aquí los plomos, llevarlos á su país, desplatarlos y trasportarlos luego á Francia donde los vendian con gran provecho. Los ágrios de Valencia y Cartagena no podian llevarlos porque les hacian competencia los de Sicilia, y lo mismo les sucedió con los aceites. De manera que si no borramos la extravagancia del derecho diferencial, no solo se arruinará nuestra marina, sino tambien la agricultura; y además concertadas como lo están ya todas las naciones para quitar ese obstáculo, nos vamos á quedar reducidos á nosotros mismos perdiendo toda nuestra importancia, nuestra riqueza y hasta nuestra forma de ser. No desconozco yo que la transicion podrá causar perjuicios; lo siento, pero no hay medio de evitarlo y es lo que siempre ha sucedido en casos semejantes. Todos los portazgueros y dueños de diligencias perdieron, si no se arruinaron, cuando se establecieron los ferro-carriles, así como ántes habia ocurrido lo propio á los que machacaban el trigo á mano cuando se introdujo la aplicacion de los molinos. Estas son las consecuencias de la civilizacion y el progreso y hay que pasar por ellas. Al pronto resultará algun perjuicio para algunos industriales, pero á la larga, dentro de 20 años, España podrá ser una nacion floreciente y de muchísima marina, que podrá competir y tal vez sobrepujar á las demas.

Yo puedo hablar tambien en punto á derechos protectores como hombre práctico, pues aunque hace bastante tiempo, he sido condueño de una fábrica de papel pintado. No habia por entónces otra en Madrid, así es que sacábamos muy buenos beneficios; era un negocio magnífico: 18.000 duros me producian 3 ó 4.000 al año. Pero vino aquí un Señor francés, el cual estudió el Arancel, solicitó y obtuvo una Real órden bajando el derecho por cambiar el tanto en peso por el tanto en pieza, y vió en seguida que trayendo los saldos de las fábricas de Francia, que como es sabido son los desechos que no han tenido salida y que no se venden porque ha pasado el gusto ó son de peores condiciones que los que ya se hacen, vió, digo, que trayendo aquí esos restos podia ganar muy bien á poca costa, pues aquí los papeles franceses parecian muy nuevos y muy bonitos, y así lo hizo y nosotros tuvimos que suspender nuestra industria, perdiendo yo 9.000 duros. Aún tengo en casa alguna cantidad de papeles pintados que me correspondieron cuando se hizo la liquidacion. Verdad es que el fabricante francés nos perjudicó, ¿pero por eso puedo desconocer que el país ha ganado mucho? No: entónces no habia mas que una fábrica y mala, y hoy se cuentan en esta córte una porcion de depósitos que ofrecen al consumo de papeles pintados mas en cantidad é infinitamente mejores en calidad y baratura. Porque, Señores, hay que tener en cuenta una observacion. Se habla mucho del interes de la industria, y yo ruego á la Comision que considere que el interes de la industria suele ser opuesto al interés del industrial. A la industria la conviene que se empleen los mejores procedimientos, las mejores máquinas; que se la dedique un gran capital; que se economicen todo lo posible los gastos generales y de administracion, miéntras que al industrial le conviene arreglarlo todo de modo que los gastos sean pocos y la ganancia grande, á expensas de la bondad y la perfeccion de sus productos; á la una la conviene la competencia.

Digitized by Google

al otro no le tiene cuenta. Y no me refiero á la competencia interior, sino principalmente á la competencia con los extranjeros, porque la primera no va mas allá de lo que importa al industrial para que sean preferidos sus productos en el mercado, y así es que si suponemos un buque español que hace el flete á 10 y otro extranjero á 6, el nuevo buque español que venga á competir no lo pondrá á 5 sino á 9, pues con eso tiene bastante para sostener la lucha relativamente al de 10. Luego la competencia interior no es bastante; lo que hace falta es la competencia general con todo el mundo, pues solo entónces es cuando el industrial tiene que buscar los grandes recursos para que su industria sea la mejor, la mas barata y al mismo tiempo la mas productiva.

No quiero abusar mas de la amabilidad de la Comision, y concluyo dándola las gracias y dejándola los estados que he leido y que he formado, mas que por que fueran necesarios, por una especie de exuberancia y para vindicarnos de las acusaciones que se nos dirigen respecto á que venimos con generalidades y teorías. Pero repito, la cuestion para nosotros es de derecho; que no creemos le haya para imponer á todos los consumidores una contribucion que no entra en el Tesoro público. Este era el único punto de vista en el que estábamos obligados á tratar la cuestion, pero además he demostrado que el derecho diferencial produce efectos contrarios á nuestra marina, la cual no saldrá de su actual estado de postracion y decadencia si ese derecho no desaparece.

El Sr. TINTORÉ: Si el Sr. Presidente me permite contestaré á algunas observaciones del Sr. Pastor, pues conviene que no queden sin respuesta.....

El Sr. PRESIDENTE: Dispense S. S., Sr. Tintoré. El Sr. Pastor ha hecho las observaciones que ha juzgado oportuno al informar á la Comision, y de ellas podrán ocuparse tal vez otros Señores al desempeñar el mismo encargo, pero yo no puedo permitir la discusion que promoveria la respuesta de S. S., porque el objeto de estas sesiones no es debatir, sino únicamente oir á cada uno de los señores informantes su opinion acerca de las preguntas del interrogatorio ó la materia de que estamos tratando.

Tiene la palabra el Sr. Alonso de Beraza, como otro de los representantes de la *Asociacion arancelaria*.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Señores: despues de lo que se ha dicho ya en esta informacion acerca de los inconvenientes del derecho diferencial de bandera, y de las trabas que resultan de la proteccion que se ha querido dar á la marina mencante; despues de los preciosos datos suministrados por los mismos informantes, de los cuales se desprenden aquellos inconvenientes y aquellas trabas con mas precision y claridad de lo que yo hubiera podido hacerlo, poco me quedaria que decir, sobre todo despues de la declaracion que acaba de hacer el Sr. Pastor, y que yo repito, que aquí la *Asociacion arancelaria* solo viene á pedir justicia y el respeto á los derechos de los consumidores, conculcados por completo en ese sistema llamado de proteccion que constituye nuestra legislacion aduanera.

Pero como no queremos que se pueda decir que rehuimos la discusion, cualquiera que sea el terreno en que se la coloque, me habia propuesto hacer ver, que dentro del mismo terreno proteccionista, la proteccion dispensada á la marina mercante redunda en perjuicio suyo, por cuanto protegidas las diferentes industrias que á ella se refieren, estas protecciones se perjudican mútuamente.

Estos argumentos quedan ya hechos por los mismos interesados, y aquí hemos oido exponer los grandes inconvenientes de prohibir la importacion de buques, de prohibir las reparaciones en el extranjero, de prohibir el desembarque de los marineros españoles en puertos extranjeros, las causas que encarecen la construccion de buques en nuestros astilleros y otras muchas que habrán demostrado á la Comision, si por ventura de ello tuviera necesidad, los resultados finales de la proteccion. Resaltando, pues, en las informaciones de los mismos interesados los mismos argumentos que yo me habia propuesto emplear, podria limitarme á hacer constar, que no nosotros, sino los interesados en eso que se llama proteccion, han puesto de relieve las dificultades con que luchan dentro de esa misma protec-

Digitized by Google

cion para construir buenos buques y baratos, para tener tripulaciones con la economía necesaria, en una palabra, para abaratar los fletes. Pero juzgo necesario refutar algunos de los argumentos que en la informacion se han empleado por algunos de los señores informantes, y que no pueden quedar sin contestacion, ya que la Comision se propone únicamente, como era de esperar, el esclarecimiento completo de la cuestion. Antes insistiré sobre los inconvenientes que trae consigo la prohibicion de reparar los buques en el extranjero, salvo en el caso de averías, en el que se permite hacer las reparaciones indispensables para poder salir á la mar y volver á un puerto de España. No hace mucho tiempo que han podido ver todos en la *Gaceta oficial* un fallo ó sentencia del Consejo de Estado, que prueba hasta donde llega la intransigencia en esta materia. Un buque sufrió averías, y, con intervencion del Cónsul de España, hizo sus reparaciones en un puerto extranjero. El Capitan podia creer su responsabilidad á cubierto puesto que habia intervenido el Cónsul de su nacion, lo cual prueba que hubo reconocimiento pericial del buque y que se hicieron constar las averías que habia sufrido y el mal estado en que se hallaba por accidente de mar. Sin embargo, á la llegada de este buque á un puerto de la Península se exigieron los derechos de los materiales empleados en las reparaciones, y áun creo que se exigió tambien una multa por infraccion de la ley. El armador reclamó siguiendo un pleito con la Administracion, y por fin el Consejo de Estado, á pesar de la intervencion del Cónsul en las reparaciones, falló á favor de la Administracion.

Dejo á la consideracion de la Comision si esto puede favorecer á la marina mercante, y la situacion en que esto coloca á los armadores que ya ni áun pueden tener como garantía el que una Autoridad española intervenga las reparaciones para quedar libres de responsabilidad.

El resultado de esta prohibicion de hacer reparaciones en el extranjero es tan obvio, que basta indicarlo sin extenderse en razonamientos. Yo he visto muchas veces buques ingleses y de otras naciones que hacia tres ó cuatro años que no habian vuelto, no sólo á su puerto de armamento, pero ni á puerto alguno de su país, fletarse para la Reunion ó para Calcuta si encontraban un buen flete, y de paso diré, ya que tantas veces se nos acusa de ser hombres teóricos, que yo soy tambien hombre práctico, habiéndome ocupado durante seis años del comercio de comision y de consignacion de buques en la Península, y durante otros seis del comercio de comision y consignacion de buques de vela y de vapor en una de las primeras plazas mercantiles de Francia.

Con la facilidad de repararse donde y cuando lo tengan por conveniente, pueden los buques extranjeros estar cuatro, seis años ó mas, si fuese necesario, sin volver á los puertos de su país, y de este modo aprovechar todos los fletes que encuentren. ¿Pero pueden hacer lo mismo los buques españoles? Prescindiendo de otras causas, el buque tiene necesidad de repararse áun cuando no sufra accidente de mar, tiene necesidad de recorrer sus fondos, de reponer parte de su aparejo, etc., ¿y como hacerlo en los puertos extranjeros si el Cónsul está allí con la legislacion en la mano para impedirlo? De aquí resulta que un buque español que hace dos ó tres años no ha tocado en puerto español, si se le presenta un flete ventajoso en viaje algo largo para un puerto extranjero, no se atreverá á tomarlo porque el Capitan ve que tiene que reponer aparejo ó velámen, ó recorrer sus fondos dentro de muy poco tiempo, y como esto no puede hacerlo en puerto alguno extranjero, á menos de haber sufrido averías, le es forzoso perder aquel flete y volverse en lastre á un puerto español. Este viaje en lastre, es decir sin flete, tiene que recaer sobre los otros fletamentos que haga luego, cuyo tipo tiene que aumentar, miéntras que el buque extranjero puede aprovechar todos los fletes que se le presenten para cualquier puerto que sea, y puede por consiguiente fletarse mas barato sin pérdida alguna.

La prohibicion de desembarcar marineros en puertos extranjeros es otra de las medidas que, relacionada con esa cadena de proteccion que envuelve y ata nuestra marina mercante, produce á esta perjuicios claros y patentes.

Todo el que haya tenido con alguna frecuencia ocasion de examinar expedientes de averías, habrá visto que en muchos de los casos las reparaciones duran cuatro, seis meses y hasta un año y mas, y que la partida de sueldos y alimentos de la tripulacion durante las reparaciones no suele ser una de las menos importantes. Si los marineros españoles pudieran desembarcarse en los puertos extranjeros, el

Digitized by Google

buque, cuyas reparaciones debiesen durar seis meses, por ejemplo, no conservaria mas que dos ó tres hombres á bordo, y terminadas que fueran las reparaciones, tomaria el Capitan de nuevo la tripulacion necesaria de marineros españoles ó extranjeros, y en el caso ya bastante desgraciado de averías importantes, se bajaria al menos esa partida de sueldos y alimentos que grava no poco el presupuesto del buque y que tiene que contribuir, unida á otras, á encarecer los fletes de nuestra marina.

No molestaré mas la atencion de la Comision sobre estos gravísimos inconvenientes, tanto mas cuanto que mi amigo el Sr. Aguirre se ocupará con alguna extension de las matrículas de mar y de las Ordenanzas de Aduanas.

Señores, aquí se ha dicho que si la marina nacional no obtiene fletes es porque no hay nada que exportar. Esta es una afirmacion que importa destruir, y aunque los datos que voy á presentar son bien conocidos de la Comision, preciso es citarlos porque esta informacion es pública; probablemente las informaciones, tanto la escrita como la oral, se imprimirán, y conviene que la opinion pública no se extravie, como acaso pudiera suceder, si á la afirmacion presentada tan en absoluto de que nada tenemos que exportar, no siguiese la prueba de lo contrario.

Lo que hay es, que por una parte el encarecimiento de los fletes en bandera nacional, resultado de las mil trabas que lleva consigo esa mal llamada proteccion, y por otra parte las represalias que contra nuestro pabellon ejercen varias naciones, porque mantenemos el derecho diferencial de bandera, impiden que nuestros buques trasporten los productos que exportamos.

Citaré dos casos de estas represalias, porque me gusta que á las afirmaciones que hago siga siempre la prueba.

Rusia mantiene represalias de derecho diferencial para con las naciones que no lo han abolido, ya sea sin distincion de pabellones como Inglaterra, ya sea para naciones determinadas por medio de tratados de comercio.

Recientemente se ha publicado en un periódico de Barcelona y reproducido en varios de provincia, y creo que algunos de Madrid, por lo menos el que tengo en la mano *La Gaceta economista*, se ha publicado, digo, una carta de Odessa, de la cual me permitirá la Comision leer los párrafos que mas hacen al caso. La carta lleva la fecha del 18 de Marzo.

«Me ha favorecido su siempre grata del 13 próximo pasado, en la cual, con el mas laudable deseo, se sirve V. pedirme noticias de los precios de cereales, gastos que haria un buque español en nuestro puerto, y qué clase de frutos de ese país podrian importarse en esta con alguna probabilidad de buen éxito.

»Me complazco en satisfacer desde luego sus deseos, y al efecto incluyo un precio corriente de cereales y cambios de las principales plazas de Europa, lo que unido á una cuenta de compra simulada de un cargamento de trigo con destino á la plaza de Marsella, creo será lo bastante para que pueda calcular la conveniencia del negocio bajo el punto de vista de extricta compra. Con respecto á los gastos que haria un buque español en nuestro puerto, y noticias sobre los frutos que de ese país podrian importarse, debo darle ántes otras explicaciones para evitarle el quebranto que la ignorancia de ellas podria ocasionarle.

»La Rusia ha celebrado tratados de comercio con todas las naciones mas importantes del mundo, *á excepcion solamente de la nacion española*. La bandera privilegiada por los tratados paga un derecho de puerto de 17 copeks el last (2 toneladas), la que no lo está, ó sea la nuestra, paga 100 copeks. Las mercancías importadas con bandera de tratado pagan la tarifa arancelaria; las mismas en otra bandera un recargo de 150 por 100.

»Ya comprenderá V., amigo mio, que las cifras que acabo de citar excluyen, no solamente la bandera española de los puertos de Rusia, sino que, y esto es lo peor, el consumo de nuestros preciosos frutos que tan bien se adaptan al gusto de todo el mundo.»

Escuso continuar la lectura de esta carta que es bastante larga. El Sr. Asensi que hoy preside la Comision me ha indicado particularmente que el derecho de puerto habia sido suprimido. La observacion de S. S. es exacta, pero queda el recargo por derecho diferencial de bandera. Veamos qué resul-

Digitized by Google

tado han dado estas represalias: En 1863 hemos exportado para Rusia 48.495 toneladas de carga. La bandera nacional no ha conducido ni una sola. Todas han ido en bandera extranjera. Luego no ha consistido en no tener nada que exportar. Y cuenta que lo mismo ha sucedido á la importacion. Todo ha venido en bandera extranjera, nada en bandera nacional.

Pasemos á los Estados-Unidos. Sabido es que estos tienen establecidas represalias, no ya contra las naciones en general que no hayan celebrado tratados de comercio, sino especialmente contra el pabellon español. Las mercancías importadas en bandera española en los puertos de la Union americana pagan 10 por 100 de recargo; las mercancías exportadas en la misma bandera, salvo los algodones, pagan un recargo de 10 por 100 sobre los derechos que el Arancel de Cuba fija á sus similares, y los buques españoles pagan además un derecho de 1 ½ pesos por tonelada sobre los derechos que pagan los buques de otras naciones.

El resultado es fácil de preveer. En 1863 hemos exportado á los Estados-Unidos 29.714 ½ toneladas; de estas la bandera nacional solo ha conducido 8 ¼ toneladas, ó sea 0,04 por 100. Tampoco aquí puede decirse que la marina nacional no tiene fletes porque nada tenemos que exportar. En la importacion hay un resultado parecido: de un total de 14.522 toneladas de carga, la marina nacional solo ha conducido 631 toneladas, ó sea un 4,34 por 100.

Tales son los resultados de las represalias que con nosotros ejercen otras naciones porque conservamos aún el derecho diferencial de bandera.

El Sr. PRESIDENTE: Si S. S. tiene que extenderse aún, podria continuar mañana, porque la hora va siendo algo avanzada.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Necesito extenderme bastante en las consideraciones que juzgo necesario presentar á la Comision, y preferiria, ya que el Sr. Presidente lo indica, continuar mañana.

El Sr. PRESIDENTE: En ese caso queda S. S. en el uso de la palabra para mañana á primera hora.

Se levanta la sesion.

Eran las tres y media.


Digitized by Google

QUINTA SESION

CELEBRADA EL DIA 10 DE MAYO DE 1866.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LOPEZ BALLESTEROS.

Abierta la sesion á las once, dijo

El Sr. PRESIDENTE: Continúa la informacion sobre el interrogatorio relativo al derecho diferencial de bandera, y en el uso de la palabra el Sr. Beraza, en representacion de la Asociacion para la reforma de los Aranceles de Aduanas.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Antes de continuar la série de consideraciones que ayer dejé pendiente, me parece oportuno contestar á dos objeciones que se han hecho á las cifras citadas ayer por mí respecto á Rusia y los Estados-Unidos, objeciones que no han sido hechas aquí en la informacion, pero que sí han sido hechas despues de la sesion de ayer por alguno de los señores informantes. Dícese en primer lugar que si los buques nacionales no han conducido ni una sola de las toneladas exportadas á Rusia en 1863, ha sido porque importando mucho mas de lo que se exportaba, y viniendo todo en buques rusos, éstos, para tener retorno, toman los fletes de exportacion á cualquier precio.

Inconcebible es que esto se diga en sério. En primer lugar no es exacto que toda la importacion venga en bandera rusa, pues las otras banderas extranjeras se llevan una buena parte. En segundo lugar, ya vemos que á pesar de esa proteccion que debia dar el derecho diferencial, la bandera nacional no ha importado ni exportado nada en nuestro comercio con Rusia. Viniendo ahora al argumento de que siendo muchísimo mayor la importacion, no en valores, sino en peso ó volúmen, hay tanto buque ruso ó extranjero en nuestros puertos, que á trueque de no quedarse sin flete de retorno se hacen la competencia y se fletan á cualquier precio; la contestacion está en los datos estadísticos del comercio exterior, datos oficiales que no serán recusados por la Comision.

En 1863, y cito este año y no los de 64 y 65 porque no se ha publicado aún la estadística de estos años, en 1863 se importaron de Rusia 35 $^3/_4$ toneladas de 1.000 kilógramos de lino en rama y rastrillado, y se exportaron 4.547 $^3/_4$ toneladas en aceites, plomos, frutas, etc. De modo que hubo 4.512 toneladas de mas exportadas que importadas. En las toneladas de peso no encuentro la base del argumento que se habia querido hacer.

Digitized by Google

Vengamos á las toneladas de volúmen, es decir, á los metros cúbicos.

La importacion presenta:

	Metros cúbicos.
En tablas, tablones y vigas madres..........................	23.959
En 1589 piezas de arboladura, que calculadas á 15 codos cúbicos una, porque hay que tener en cuenta que no todas serían grandes perchas y no podian además serlo á causa de la estiva, tenemos 23,835 codos cúbicos, que á 5,77 dan..................	4.130
ó sea un total de metros cúbicos..........................	28.089

La exportacion nos da:

191.950 hectólitros de sal, ó sea 19.195.000 de litros, y puesto que un litro es igual á un decímetro cúbico, tenemos......	19.195
Mas 1.667.317 litros de vino, ó sea........................	1.667
Total de metros cúbicos................	20.862

sin comprender la cabida perdida en la estiva de los cascos.

De modo que por un cálculo bajo tenemos 20.862 metros cúbicos exportados contra 28.089 importados, ó sea importados de mas 7.227; pero como tenemos en las toneladas de peso un excedente de exportacion de 4.547 toneladas, que á 1,44 metros que es el tipo de reduccion generalmente adoptado, hacen 6.547 metros cúbicos, resulta que la importacion solo supera ó la exportacion en 680 metros cúbicos ó sea 450 toneladas de peso, la carga de un bergantin de buena cabida. A esto queda reducido ese argumento con que se queria explicar el que nuestros buques no hayan llevado ni una sola de las toneladas exportadas á Rusia. Yo siento haber fatigado la atencion de la Comision extendiéndome en este punto, pero hay argumentos que por desprovistos que estén de fundamento alguno, argumentos á capricho, por decirlo asi, no debe consentirse que circulen sin ser refutados, para que la opinion de los que, por falta de tiempo ó por otras causas, no entren en estos detalles, no pueda extraviarse en modo alguno.

Háse dicho tambien que ayer cité las cifras de 1863, y que debiera haber citado al mismo tiempo las cifras de 1862 que son mas favorables. Yo no sé en qué documentos se hallará ese resultado, porque las cifras oficiales no son mas favorables en 1862 que en 1863. La Comision me permitirá que las cite para que no pueda creerse que escogemos aquellas cifras que mas nos conviene, y pasamos por alto las que pudieran destruir nuestros argumentos, si algunas hubiera que pudieran destruirlos. En 1862 la bandera nacional no ha exportado ni importado absolutamente nada en nuestro comercio con Rusia; exactamente lo mismo que en 1863. En cuanto al comercio con los Estados-Unidos, ayer dije que la bandera nacional habia conducido en 1863 el 4,34 por 100 de la importacion y el 0,04 de la exportacion. Ahora bien: en 1862 se importaron 9.246 toneladas, de las cuales la bandera nacional trasportó 115, ó sea el 1,24 por 100, y se exportaron 16.805 toneladas; de ellas 535 en bandera nacional ó sea el 3 por 100. En suma, reunidas la importacion y la exportacion resulta que la bandera nacional ha conducido en 1863 el 4,38 por 100 y en 1862 el 4,24 por 100, de manera que en 1862 ha conducido la bandera nacional 0,14 por 100 menos que en 1863. Estas son las cifras que se suponian tan favorables en 1862.

Digitized by Google

¿Se dirá tambien respecto á los Estados-Unidos que este deplorable resultado de conducir la bandera nacional menos del 5 por 100 y la bandera extranjera mas del 95 por 100 se debe, á que siendo la importacion mucho mayor que la exportacion, se encuentran en nuestros puertos abundancia de buques norte-americanos que toman á cualquier precio lo que pueden para tener fletes de retorno? Pero aquí cabe menos que en lo relativo á Rusia el argumento, porque precisamente la exportacion es mas que doble de la importacion, segun las cifras que he citado.

Pero tomemos el movimiento general de exportacion y veremos á qué queda reducido el argumento de que si nuestra marina no tiene fletes es porque nada exportamos, y para que no se diga que tomo un año determinado por ser mas favorable, tomaré el último quinquenio que arroja las cifras siguientes:

ESTADO *demostrativo de las toneladas de carga exportadas de la Península é Islas Baleares en el quinquenio de* 1859 *á* 1863, *el tanto por ciento que corresponde á cada bandera y comparacion con* 1849.

AÑOS.	TONELADAS DE CARGA.			TANTO POR 100.	
	BANDERA		TOTAL.	BANDERA	
	Nacional.	Extranjera.		Nacional.	Extranjera.
1859	206.865	453.823	660.688	31,3 %	68,7 %
1860	227.106	483.583	710.689	31,9	68,1
1861	232.802	565.223	798.025	29,2	70,8
1862	241.280	537.306	778.586	30,9	69,1
1863	269.057	555.169	824.226	32,6	67,4
	1.177.110	2.595.104	3.772.214	155,9	344,1
Año comun del quinquenio	235.424	519.020	754.442	31,2 %	68,8 %
1849	258.034	297.225	555.259	46,6 %	53,4 %

Tenemos, pues, que el año comun del quinquenio nos da 754.442 toneladas de carga de exportacion. De ellas la bandera nacional ha trasportado 31,2 por 100, miéntras que la bandera extranjera ha conducido el 68,8 por 100. Comparemos este resultado con el del año 1849 en que se publicó la primera estadística del comercio exterior, y tenemos que la bandera nacional ha perdido en ese corto período 15,4 por 100 lo mismo que ha ganado la bandera extranjera.

¿Es posible decir que si no se obtienen fletes es porque no hay que exportar? No, Señores; no solo exportamos sino que nuestras exportaciones van en aumento, y, cosa singular, al mismo tiempo que nuestras exportaciones aumentan, la bandera nacional trasporta menos, puesto que acabo de hacer ver que desde 1849 hasta el año comun del último quinquenio ha perdido 15 por 100.

Y ¿como podria ser de otro modo si, gracias á nuestra legislacion aduanera, estamos aislados del movimiento comercial del mundo, y las represalias por un lado, y por otro esa mal llamada proteccion que encarece los fletes, alejan la carga de nuestros buques? Y en punto á represalias nótese que se ha dicho estos dias que Inglaterra iba á tomarlas tambien haciendo una excepcion contra España en sus liberales leyes de navegacion, si no suprimiamos el derecho diferencial de bandera.

Digitized by Google

Yo ruego á la Comision que me dispense si he entrado acaso en demasiados detalles; pero fuera de que estos no pueden sino contribuir al esclarecimiento de la cuestion, hay que tener en cuenta que se suele decir que los individuos de la *Asociacion arancelaria* no sabemos decir mas que generalidades. Señores: si á un gerente ó á un administrador de una Sociedad le presentasen los accionistas los libros de contabilidad que presentasen pérdidas, ¿qué se diria de ese administrador que contestase que los accionistas no sabian mas que decir generalidades? Pues luego veremos si la marina nacional pierde ó gana. Por de pronto ya hemos visto que relativamente al total de toneladas exportadas ha perdido 15 por 100 desde el año 1849.

He dicho que además de las represalias habia la carestía de los fletes. Veamos nuestras exportaciones á Inglaterra. Allí no existen represalias, puesto que Inglaterra hasta en su comercio de cabotaje admite todos los pabellones sin distincion. Los principales artículos de exportacion en 1863, sin comprender los ganados, que ya otro señor informante ha dicho que van en bandera extranjera, componen 182.343 toneladas de 1.000 kilógramos, incluyendo en ellas 31.390.898 litros de vino de varias clases, que á 0,95, promedio del peso específico, hacen 29.821 toneladas. Pues bien: de esas 182.343 toneladas la bandera nacional solo ha trasportado el 5,73 por 100, quedando el 94,27 por 100 para la bandera extranjera.

Y pregunto de nuevo, ¿es porque no exportamos nada por lo que nuestra marina solo tiene esa mínima parte de fletes para Inglaterra, ó es porque las mil trabas y prohibiciones que aquí se han citado y citarán encarecen los fletes de nuestros buques?

Y los encarece no solo en el comercio exterior sino tambien en el de cabotaje. No es posible en efecto marcar una línea divisoria de modo que separe exactamente los buques que se dedican á la navegacion de cabotaje de los que se emplean en el comercio exterior, especialmente en el comercio de Europa, ni para el comercio de cabotaje existe una legislacion ámpliamente liberal en punto á construccion y reparaciones, matrículas de mar, importacion libre de buques, etc. De uno de los señores informantes, los propietarios de la fábrica de la Felguera, tomaré unas cifras que han publicado no hace muchos dias, quejándose de que miéntras la tonelada métrica solo les cuesta de flete 73 rs. de Amberes á Gijon, les cuesta 130 rs. de Gijon á Sevilla. ¿Y este exceso de flete sobre quién recae? ¿Sobre quién ha de ser sino sobre el consumidor, cuyos intereses tan en poco ha tenido la legislacion aduanera?

Dos palabras diré sobre otras observaciones que se han hecho por algunos de los señores informantes. Se ha dicho que ningun Gobierno tiene en su mano medios para impedir los inconvenientes de la supresion del derecho diferencial de bandera.

Los medios, ó por mejor decir el medio, es la libertad. No buscaron otro medio los ingleses al hacer las reformas en las leyes de navegacion hasta el punto de admitir á todos los pabellones en su comercio de cabotaje y á los marineros extranjeros en sus tripulaciones. Y, cosa que parecerá singular á los que creen que no hay medio de evitar los inconvenientes de la supresion del derecho diferencial, cuanto mayor era el grado de libertad dada á la navegacion, mayor era la proporcion en que ésta crecia. En 1849 las toneladas de carga del comercio inglés en bandera inglesa ascendian á 8.152.557. En este año fué abolida el acta de navegacion. En 1853 las toneladas de carga ascendian á 9.064.705. En este año se permiten las tripulaciones de marineros extranjeros en los buques ingleses. Las toneladas de carga suben á 9.473.640 en 1854, en cuyo año se permite el comercio de cabotaje á los buques extranjeros y queda completamente libre la navegacion. En 1864 las toneladas de carga han ascendido á 16.409.413. De modo que en los seis años de 1849 á 1854 el aumento fué de 1.321.083; segun esta proporcion el aumento en el decenio siguiente hubiera debido ser de 2.201.805, pero el rápido desarrollo de la marina y la mejora de sus condiciones á consecuencia de la completa libertad, hacen que el aumento, en lugar de llegar á ser el doble, suba á 6.935.773 toneladas, ó sea mas del séxtuplo. Vemos pues que á medida que se hace una reforma liberal, se produce un aumento notable, y que desde que se da la libertad completa de navegacion, la marina toma tal vuelo que el aumento sobrepuja en enorme proporcion á los de los períodos anteriores.

Y, Señores, si ningun Gobierno tiene medios de evitar los inconvenientes de la supresion del derecho

Digitized by Google

diferencial de bandera ¿como es que el Gobierno francés acaba de decretar esta supresion despues de una brillante discusion en el Cuerpo legislativo en la que los proteccionistas han sido derrotados por una inmensa mayoría de votos? ¿Como es que temiendo por la marina mercante francesa, acuden aquel Gobierno y aquellos 203 diputados que han votado la supresion á abolir el derecho diferencial como medio de salvacion?

Fácil es hacer afirmaciones sin presentar la prueba; pero aquí los hechos están contra esa afirmacion de que no hay medio de evitar los inconvenientes de la supresion del derecho diferencial.

Se ha hablado de líneas extranjeras subvencionadas que tocan en nuestros puertos, y se ha dicho que por efecto de la subvencion que tienen, pueden ofrecer los fletes baratos y hacer competencia á nuestra marina. ¿Qué quiere esto decir? que como ningun Gobierno tiene mas recursos que los que le dan los contribuyentes, si en efecto esas líneas extranjeras subvencionadas ofrecen fletes mas baratos, el contribuyente extranjero paga aquella subvencion para que el productor español exporte mas fácilmente sus productos ó para que el consumidor español tenga mas baratos los productos extranjeros. Si ciertos y determinados armadores perdiesen, otro tanto ganarian otros productores y otros consumidores españoles. ¿En qué disminuia por ello la riqueza pública?

Porque yo no creo que ni la informacion ni las reformas puedan tener por objeto ciertos y determinados intereses particulares, sino la masa total de productores y consumidores, manteniendo á cada uno en su derecho pero sin lastimar los derechos de los demas.

Por eso mismo me atrevo á rogar á la Comision que considere que el derecho diferencial de bandera y todas las trabas que en él se resúmen, perjudican no solo á la marina misma, sino tambien á todas las demas industrias, que hacen, es cierto, recaer la carestía de fletes sobre el consumidor, pero que salen tambien perjudicadas, porque la carestía de un producto restringe su consumo. Aquí se ha dicho que el derecho diferencial de 5 rs. en quintal sobre el carbon es muy bajo, ¿irá la Comision á proponer no ya el aumento, pero ni siquiera la conservacion de ese recargo, cuando la industria está clamando por carbones baratos? Y si por la carestía del combustible sale un producto mas recargado, y este recargo se aumenta por lo elevado del flete de cabotaje hasta el centro de consumo ¿quién paga todas estas primas sino el consumidor, que gracias á los derechos protectores no puede obtener á mas bajo precio el producto similar extranjero?

No quiero dejar esta cuestion del derecho de cada uno, porque se ha llegado á decir, ó por lo menos á indicar en el curso de esta informacion, que el único medio de compensar la supresion del derecho diferencial de bandera sería una indemnizacion á los armadores. ¿Con qué derecho, Señores, se pide una indemnizacion? y si hay derecho para pedirla, ¿con qué derecho se negaria á los consumidores la indemnizacion de todo lo que les ha costado el derecho protector? ¿Se cree por ventura que el sacrificio del consumidor es de poca importancia? Voy á citar algunos datos, que la Comision conoce indudablemente, pero que es bueno que se digan porque nunca serán bastante repetidos.

Si bien es difícil, aunque no imposible, calcular exactamente lo que los derechos protectores importan anualmente, operacion larga por sus muchos detalles, puede fácilmente hacerse un cálculo muy aproximado con los mismos datos oficiales publicados por la Direccion general de Impuestos indirectos.

Durante el quinquenio de 1859 á 1863, las importaciones han ascendido á 8.343.423.629 rs., lo cual da para el año comun....................................	1.668.684.724 rs.
Los derechos de aduanas cobrados han ascendido durante el quinquenio á 1.245.310.792 rs., ó sea para el año comun............	249.062.158
Si no hubiera derechos protectores y sí solo un derecho fiscal de 5 por 100 tendríamos que el 5 por 100 de 1.668.684.724 arroja..	83.434.236
Diferencia.............	165.627.922

Esta diferencia constituye el derecho protector. Pero hay que añadir todavía otra partida. El cuerpo de carabineros y resguardo cuesta anualmente 54 millones de reales. Abolidos los derechos

Digitized by Google

protectores y mantenido únicamente el derecho fiscal, el contrabando tenia que desaparecer forzosamente, porque ¿cual sería el comerciante que quisiera arriesgar su mercancía por economizar una parte del 5 por 100 de derechos? Y en punto á las casas aseguradoras, que sabe bien la Comision que han existido y existen, ¿cual de ellas tomaria la responsabilidad de entregar á salvo la mercancía á domicilio mediante una prima tan baja como lo sería una parte de aquel derecho? Doy por sentado, sin embargo, que no se pudiera suprimir todo el cuerpo de carabineros, y que hubiera que conservar la mitad, es decir 6.000 hombres, porque los carabineros forman hoy un verdadero cuerpo de ejército al servicio de la proteccion, siempre tendríamos una cantidad de 27 millones que se economizaria si los derechos protectores no existieran, cuya cantidad agregada á los 165 que ántes he dicho, forman 192 millones anuales, que es lo que por cálculo aproximado ha pagado anualmente el consumidor durante el quinquenio último.

El tipo de 5 por 100 como derecho fiscal parecerá acaso demasiado bajo, pero hay que tener en cuenta que es un impuesto sobre el valor de la mercancía, es decir sobre el capital, de modo que si calculamos el beneficio del comerciante en 10 por 100, el impuesto del derecho fiscal representaria un 50 por 100 sobre el beneficio, miéntras que la contribucion territorial no pasa, ó no debe pasar, segun la ley, del 14 por 100. Y no se crea por esto que yo defiendo el establecimiento de un derecho fiscal, lo que yo defiendo es la abolicion completa de las aduanas, pero admito el derecho fiscal como transicion.

Vengamos á la cuestion de la indemizacion, de la que he tenido que separarme un tanto para dejar bien sentadas las cifras y consideraciones que acabo de hacer. Hemos llegado á una cifra de 192 millones como importe anual aproximado del derecho protector en el quinquenio último de 1859 á 1863, de modo que solo durante estos años ha pagado el consumidor 960 millones, y si tomamos un período anterior bastante corto, desde la última ley de aranceles ó sea desde 1849, calculando año por año, y comprendiendo los años 1864 y 1865 por valor igual al año comun del quinquenio anterior, tenemos que en este período de 17 años los consumidores han pagado 2.730 millones por el derecho protector. Y pregunto yo ahora, ya que se habla de indemnizacion por la supresion del derecho diferencial de bandera, ¿quién indemniza al consumidor de esos 2.730 millones pagados en solo el período de 17 años? Con la supresion del derecho diferencial no se hace mas que justicia al consumidor sin indemnizarle de lo que se le ha obligado á pagar de mas.

Y no se diga que la cifra que he citado es del derecho protector en general y que ahora solo se trata del derecho diferencial de bandera, veamos la cifra de éste. Durante el quinquenio 1859 á 1863 se han cobrado por derechos de importacion en bandera extranjera, sin comprender la importacion por tierra, rs. vn. 240.293.166, ó sea por año comun 48 millones de reales. La sexta parte de estos derechos constituye el derecho diferencial. Tenemos, pues, 8 millones por año. Ahora bien, los armadores piden una indemnizacion por la supresion del derecho diferencial. Si esto se admite, admítase tambien que los armadores indemnicen á los consumidores esos 8 millones por año y hágase la cuenta desde que existe el derecho diferencial de bandera. Pues qué ¿se pretenderá que debe atenderse á la conveniencia de los armadores y debe desconocerse el derecho del consumidor? ¿Donde está aquí el derecho de los armadores? ¿Puede acaso haber derecho contra otro derecho?

Yo creo que nadie pretenderá formalmente que deba darse esa indemnizacion, y tanto es así, que aquí en una informacion abierta por el Gobierno, solo se ha medio indicado esta cuestion, pero por ligera que la indicacion haya sido, es preciso salirla al encuentro, aunque no creo que el ánimo de la Comision haya podido ser un solo instante ni mencionar siquiera la palabra indemnizacion al hacer el resúmen de estas informaciones.

Terminaré citando unas cuantas cifras para hacer ver el resultado que da para nuestra marina mercante ese derecho diferencial cuya supresion se dice que sería la muerte de la marina. La muerte, ¿y se puede decir que vive una industria que hace una operacion ruinosa?

He dicho ántes que la carestía de fletes por un lado y las represalias por otro alejaban la carga de nuestros buques. Como prueba, veamos los datos oficiales.

Digitized by Google

En 1849 la marina nacional trasportó por cada tripulante 8,70 toneladas de carga, en 1863 ha trasportado solo 3,46 toneladas, y puesto que las toneladas de carga dan el flete, es decir, los beneficios, vemos claramente que desde 1849 la marina nacional ha perdido 60,22 por 100 de beneficios. En cambio el número de buques ha aumentado. Aumento de capital por un lado, pérdida de 60,22 por 100 de beneficios por otro. La operacion no puede ser mas ruinosa; en cambio la marina extranjera entrada y salida de nuestros puertos trasportó en 1849 por cada tripulante 11,66 toneladas de carga, y en 1863 ha trasportado 15,29. Aumento de beneficios 31,13 por 100. En ésta como en las demas fases de la cuestion se presenta el mismo fenómeno, la marina nacional, ahogada por esa mal llamada proteccion perdiendo, la marina extranjera ganando.

Yo creo que la Comision tendrá en cuenta todas estas consideraciones y que propondrá al Gobierno la supresion del derecho diferencial de bandera y de las demas trabas que pesan sobre la marina mercante.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): Ayer hice una pregunta que podria indicar una determinada tendencia y hoy voy á reproducir casi la misma observacion y podria creerse que la tendencia es contraria, lo cual manifiesta que no tengo opinion preconcebida. Al hablar de las represalias se ha indicado que esta medida no podia ser nunca beneficiosa á la nacion que las emplea, pues resultaria un daño para ella misma, y me parece que se ha entrado en una série de demostraciones indirectas para venir á probar que los bills de navegacion de 27 y 34 habian inferido gravísimos perjuicios á los Estados-Unidos, habiendo añadido tambien el Sr. Beraza que la franquicia dada por Inglaterra en este punto es tan completa que llegaba hasta á admitir el cabotaje con bandera extranjera, y que por esto habia ido creciendo de tal manera el movimiento de las toneladas de carga de su comercio que representaban una cifra casi fabulosa. Pues bien: ¿cree S. S. que empleando nosotros iguales medios, nos hallamos en condiciones semejantes para que una medida reformadora sobre la materia produzca entre nosotros el mismo ó análogo resultado que en Inglaterra, siendo esa nacion el mercado general del mundo y no siéndolo nosotros? Sobre esto deseo oir la ilustrada opinion del Sr. Beraza.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Respecto á las represalias creo haber comprendido que la pregunta del Sr. Albacete consiste en si es cierto que perjudican tambien á la nacion que las emplea.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): No es precisamente eso lo que deseo saber; concretaré mas la pregunta diciendo que mi objeto es conocer la opinion del Sr. Beraza acerca de si el perjuicio de las represalias es mayor para la nacion que las introduce que para la que es víctima de ellas.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Veo que S. S. no conoce mis opiniones en esta materia, pues yo siempre he sostenido que la nacion que empieza dando franquicias se favorece á sí misma, y por eso soy opuesto á los tratados de comercio, no porque sean malos en sí, no porque ya que no se haga otra cosa se deje de hacer á lo menos eso, sino porque se basan en el principio de la reciprocidad, y para mí el verdadero principio de las naciones es empezar por abrir sus puertos y fronteras á la libre entrada de los productos extranjeros. Esto es lo que ha hecho Inglaterra al admitir los buques extranjeros á su cabotaje, con cuyas medidas y otras análogas ha prosperado la marina nacional inglesa.

Yo creo que para nosotros no es la cuestion saber si los Estados-Unidos se perjudican ó no con las represalias; creo indudablemente que se perjudican, pero que nos perjudicamos mas todavía nosotros, caso de que nos encontráramos en estado de tomarlas, y que sería un absurdo de nuestra parte hacerlo, pues cuantas mas trabas se pongan en los puertos y en las fronteras, mas se dificulta el consumo y disminuye la riqueza pública, que al fin y al cabo no es mas que la suma de las riquezas individuales. Luego para nosotros no es cuestion que los Estados-Unidos se perjudiquen mas ó menos; podrán haber cometido un error, lo han cometido en mi concepto; pero lo cierto es que al mismo tiempo resulta perjudicada nuestra marina nacional, como se demuestra con las cifras indicadas ayer y hoy.

Digitized by Google

El Sr. ALBACETE (De la Comision): Bien, pero mi pregunta se fundaba en haber oido citar la posibilidad de que Inglaterra nos amenazara con las represalias.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Yo he dado esa posibilidad como una noticia que ha circulado estos dias.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): ¿Cree S. S. que estamos en igualdad de condiciones, en igualdad de medios para que obtengamos el mismo resultado que obtuvo Inglaterra, estableciendo aquí lo que esa nacion hizo en otro tiempo?

El Sr. ALONSO DE BERAZA: En cuanto á igualdad de condiciones, si seguimos el mismo camino que hasta ahora, y con la misma legislacion económica, naturalmente no alcanzaremos el mismo resultado; de manera que preguntándose en absoluto si nos hallamos en igualdad de circunstancias que Inglaterra, respondo negativamente, porque tenemos, como digo, una legislacion económica que no me atrevo á calificar por no hacerlo con dureza y que no puede ponerse al lado de una legislacion liberal como la inglesa. Pero como se trata de hacer reformas, como se trata de ir echando abajo esas trabas, haciéndolo así creo que la supresion del derecho diferencial producirá en nuestra marina el mismo fenómeno que en la inglesa. Pues no hay que olvidar que Inglaterra al mismo tiempo que daba al comercio marítimo las franquicias de que he hablado, abolia la ley de cereales conocida con el nombre de *Código del hambre* y hacia otras reformas aduaneras, porque todas están íntimamente ligadas. Del mismo modo aquí la cuestion no puede examinarse separadamente respecto á la industria naviera sino en relacion á todas las demas á las cuales perjudica. No sé si me habré explicado con claridad.

El Sr. ALBACETE (De la Comision): Me basta que conste el hecho de que S. S. cree que no puede hacerse en detalle la reforma.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Permítame S. S. Digo que es necesario hacerla general, pero que si Inglaterra, planteándola de este modo, ha obtenido desde entónces un aumento de 8 millones de toneladas de carga en el desarrollo de su comercio marítimo, si la libertad no hubiera sido completa, si solo hubiera suprimido el derecho diferencial, se habria desarrollado solamente 2 ó 3 millones, pues las demas reformas han venido á dar á ésta mas resultado. Pero no quiero decir que las reformas aunque sean aisladas no produzcan siempre beneficios, sino que no son estos tan grandes como cuando se hacen en conjunto y de una vez.

El Sr. PRESIDENTE: Incidentalmente y fundando sus argumentos para probar la necesidad de la supresion del derecho diferencial, se ha entrado el Sr. Beraza un poco en el Arancel y dijo que, suponiendo un derecho fiscal de 5 por 100, resultaria que el consumidor pagaria 50 por 100 de recargo en la contribucion.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Suponiendo un beneficio de 10 por 100, pues naturalmente hay que plantear los dos términos de la cuestion, pagaria, no un recargo, sino una contribucion de 50 por 100, siendo así que la territorial no debe pasar del 14 por 100.

El Sr. PRESIDENTE: Pues supongamos que continua ese beneficio en una mercancía cuyo derecho protector es mas elevado, 50 por 100, por ejemplo, refiriéndonos á algodones; el 50 por 100 que dice el Sr. Beraza resultaría en este caso diez veces mayor, equivalente á una contribucion de 500 por 100. Ahora bien; supongamos que yo necesito para mi consumo una docena de camisas de algodon, que me cuesta cada una 40 rs., total 24 duros, ó para que sean números redondos 500 rs. ¿Cree S. S. que pagaria de contribucion por el consumo de esas 12 camisas 475 rs.? Esta es mi primera pregunta.

Digitized by Google

Tambien continuó luego S. S. diciéndonos que no habia derecho para la indemnizacion indicada por los señores navieros, importante segun S. S. 200 millones, y por otro lado añadió que miéntras la marina extranjera, ó mejor dicho, la marina inglesa, (porque es la que generalmente hace negocio con nosotros) ganaba treinta y tantos por 100 la nuestra perdia un 60, y naturalmente S. S. dedujo que va muriendo, pues una industria que pierde todos los años sesenta y tantos por 100 tiene que concluir por anularse. Así pues, en vista de esta especie de contradiccion que he notado en la argumentacion de S. S., yo desearia saber cual es su parecer franco y leal; si cree que la supresion del derecho diferencial conviene como medio de proteccion á nuestros navieros, ó porque nuestra industria marítima no llena las necesidades que debe satisfacer, ni adelanta, á pesar del paso dado en 1849 en el camino de la libertad rebajando los derechos á la bandera extranjera en la importacion del carbon, hierro, maderas y otros artículos que mas principalmente entretienen nuestra navegacion. ¿Cree S. S. que debemos suprimir todos los derechos porque de ninguna manera hay medios de que luchemos con los extranjeros, ó cree por el contrario que el derecho que se dejó en la última reforma es muy poca proteccion, muy poco estímulo para nuestra marina? Esta es mi segunda pregunta.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Creo que siempre que se da un privilegio ó monopolio, siempre que el Estado ayuda á una industria de modo que no necesita ocuparse de introducir el menor órden y la economía posible, de producir barato, siempre que no haya el estímulo de la competencia, indudablemente esa industria no da los resultados que debia y su proteccion se convierte en grave perjuicio para las demas. Este es el principio general que se manifiesta, lo mismo en la cuestion del derecho diferencial que en todas, puesto que, como he demostrado, ese privilegio concedido al comercio exterior refluye sobre el de cabotaje recargando los precios de tal manera que la industria ferrera aunque produjera tan barato como los extranjeros no podria competir con ellos por razon de los fletes, pues yo he leido un dato en el que se dice que sale mas caro relativamente un flete desde Bilbao ó Gijon á Sevilla que desde Gijon á Amberes. Por lo demas no creo haber dicho que la marina pierda 60 por 100 todos los años, sino que desde 1849 ha perdido 60 por 100.

El Sr. PRESIDENTE: Pero los industriales que producen hierro probarán acaso que ese mayor coste del flete consiste en la diferente clase de navegacion.

El Sr. ALONSO DE BERAZA: Sin embargo, los dueños de la fábrica de la Felguera, en Asturias, á cuyos datos me refiero, ya hacen la proporcion de la distancia y encuentran que es mucho mas caro el viaje á 130 tonelada métrica desde Gijon á Sevilla que á 70 desde Amberes á Gijon, lo cual es consecuencia de que, teniendo que llevar sus productos desde las costas del Norte á las del Mediodía de la Península por la marina de cabotaje, como ésta no tiene competencia pone sus fletes muy caros, y resultando que es mucho mas subido el trasporte de esos productos que el de los mismos ya elaborados en el extranjero traidos directamente al punto del consumo en buques de otra nacion, y que nuestra industria está recargada por esa gran diferencia en los fletes.

En cuanto á la contribucion sobre la docena de camisas de que hablaba S. S. y que forma su primera pregunta, yo supongo que el valor que las ha dado es valor en fábrica, mas flete y gastos, ó sea 480 rs. la docena. En este caso no puede ser 400 rs. la contribucion como dice S. S. Mi cálculo es el siguiente: el 5 por 100 de derecho fiscal sobre los 480 rs. importa 24 rs. Siendo el beneficio del comerciante 10 por 100 como ántes he dicho, ó sea 48 rs., la contribucion por derecho fiscal importa la mitad, ó sea el 50 por 100 del beneficio, miéntras que la contribucion territorial solo sube al 14 por 100. En otros términos: sumando el valor, el derecho fiscal y el beneficio, tendríamos 552 precio de aquella docena de camisas en España, miéntras que si el derecho fiscal solo fuera el 14 por 100 sobre el beneficio ó sea el 1,40 por 100 sobre el valor, tendríamos la docena de camisas en cuestion resultando para el comprador á 534 rs. y 72 cénts., ó sea una economía de 17 rs. y 28 céntimos.

Por lo demas, esto lo presenté como cuestion incidental para probar que el tipo de 5 por 100 que yo establezco como derecho fiscal está lejos de ser un tipo bajo, y hay que tener además en cuenta, ya que de derecho fiscal se trata, la necesidad de dejar libres de derechos las materias primeras, en el sentido que comunmente se da á esta denominacion.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Aguirre (D. Adolfo) tiene la palabra.

El Sr. AGUIRRE (D. Adolfo): Procuraré ser breve, Sr. Presidente. La latitud que la Comision ha dado á mis compañeros les ha facilitado ocasion de exponer todos los datos y consideraciones que bajo nuestro punto de vista parecen mas conducentes para motivar una buena solucion del problema que la Comision se propone resolver. Yo no voy á hacer mas que insistir en aquellas indicaciones que, si no omitidas, no han sido explanadas.

Y celebro que al hacerlo me toque defender á la industria nacional y pedir para ella la única proteccion que creo debe tener, la proteccion de la justicia, del derecho y de la libertad.

Segun advirtió dias pasados un digno indivíduo de la Comision, hay en el problema una circunstancia que desde luego llama la atencion. Se ha tratado de dar una proteccion á la marina mercante nacional, y con este propósito existen ciertas disposiciones; pero hay tambien otras en nuestra legislacion que por el contrario la perjudican y coartan; de modo que la verdadera proteccion que hoy se la concede es la diferencia que resulta entre unas y otras. ¿Quién paga esta diferencia? Todos; lo mismo los que están protegidos como los que no lo están. Yo creo, pues, que para la Comision no podrá ser dudoso, áun colocándose bajo un punto de vista enteramente proteccionista, áun suponiendo que se quisiera conservar esa proteccion, que podia empezar por quitar las trabas, rebajando proporcionalmente aquella; con esto la proteccion quedaría siempre la misma, puesto que la diferencia del favor concedido sería la misma tambien.

Yo debo concretarme á esta cuestion de las trabas que perjudican á nuestra marina, y voy á citar algunas que son muy perjudiciales y que desde luego pueden quitarse: las hay cuya reforma y supresion es de mas difícil estudio, y de mas trascendencia, sobre las cuales yo no me permitiré hacer sino algunas indicaciones porque no tengo autoridad bastante para tratar esas cuestiones difíciles de suyo; pero como en el seno de la Comision hay personas tan entendidas y competentes en estas materias, no dudo que sabrán darlas la solucion que es ya necesaria.

Entre las trabas que coartan el desarrollo de nuestra marina mercante hay algunas que provienen de las disposiciones de las Ordenanzas de matrículas, y otras de las Ordenanzas de Aduanas; y yo me permitiré suplicar á la Comision que las estudie detenidamente y proponga el remedio que crea mas acertado.

Pero ántes de ocuparme de ellas, y como de pasada, diré que la cuestion de las carenas en el extranjero me ha sugerido un recuerdo. No insistiré sobre el vejamen que se impone á la marina mercante haciéndola venir á carenarse en puerto español, como no sea en casos de necesidad urgentísima; pero como esta obligacion parece dar á entender que nosotros tenemos en nuestros puertos todos los medios necesarios para que la carena se haga con la mayor facilidad, voy á decir algo acerca de lo que hay en esto. Puedo citar, por serme perfectamente conocido, el puerto de Santander, que es de gran importancia por su seguridad, sus buenas condiciones, su mucho comercio y el gran número de buques que constantemente hay en él; pues á pesar de todo esto, no tiene un carenero, un varadero, un dique: no hay allí mas que un murallon ó muelle un poco levantado, cerca del cual se forma una especie de parrilla de madera para defender un poco las quillas de los buques que se arriman á él para carenarse. La Comision comprenderá que esto es muy precario, muy imperfecto, y que las carenas tienen que hacerse con el inconveniente de estar expuestos los buques á las mareas por mucho tiempo; de modo que la obra se hace despacio y mal: esto, prescindiendo de que los buques tienen que aguardar á que les llegue su turno, y como en el puerto hay un vapor remolcador que tiene que carenarse y pintarse con alguna frecuencia, se han visto obligados muchas veces algunos capitanes á formar por sí otro carenero

Digitized by Google

como Dios les ha dado á entender y con grandes riesgos, porque en el puerto de Santander son muy frecuentes los vientos violentos del Sur, y durante la operacion de la carena están los buques muy expuestos á sufrir averías de consideracion. Véase, pues, si hay razon para que los barcos de la matrícula de Santander y todos los demas españoles tengan que dejar las grandes comodidades que encontrarian en el extranjero para carenarse, y venir aquí á repararse con tan malas condiciones.

Yo deseo que el trasporte marítimo sea barato. Para que esto suceda es indispensable, en primer lugar que la construccion de buques lo sea; que el constructor tenga todas las primeras materias y objetos para la construccion baratos; y para lograr esto que los puedan traer de donde quieran libres de derechos, quedando aquellos requisitos y circunstancias que la Administracion crea prudentes para armonizar esta franquicia con las restricciones que exige el Arancel.

Tambien en la adquisicion de buques hay para el naviero una traba y una prohibicion; porque para proteger al constructor se ha dispuesto que no se permita introducir del extranjero buques menores de 400 toneladas; que los que pasen de este número paguen un derecho bastante fuerte de abanderamiento; y al mismo tiempo se ha concedido una prima de construccion por tonelada á los buques que se construyan en España y pasen de las 400. El resultado de estas disposiciones, en mi concepto, perjudica á la marina de pequeño tonelaje, marina interesante, porque en el comercio de Europa generalmente no se emplean buques de gran cabida, y porque precisamente en estos buques, por los riesgos de esa navegacion de costa y de cabotaje que hacen, muy trabajosa y difícil, es en donde se forman con frecuencia los mejores marineros, que luego sirven para las grandes navegaciones y para la tripulacion de los buques de la Armada. Pues bien: los que han querido aprovechar un corto capital para hacerse armadores de estos barcos pequeños, se han encontrado por un lado en la imposibilidad de adquirirlos en el extranjero con mejores condiciones, y por otro con la competencia de los grandes comerciantes que hacen el comercio en buques de mayor tonelaje, cuya construccion ha sido artificialmente excitada con las primas que se pagaban á esa construccion. Por consiguiente, así como pido para el constructor la entrada libre de las primeras materias, pido para el naviero la entrada libre de buques construidos en el extranjero, donde quiera, como quiera y segun mas le convenga.

Dificultades respecto á la tripulacion de los barcos. Era un hecho de que yo tenia noticia y que he visto confirmado por las declaraciones de los señores informantes, y lo que es mas, por la misma Real disposicion que lo prescribe, que nuestros navieros no son libres para tripular sus barcos como tengan por conveniente, sino que el número de hombres que han de llevar está determinado por su tonelaje. Aquí se ha citado una Real órden de 19 de Enero de 1858 que establece la escala de tripulantes con respecto al número de toneladas; y todos los navieros se han quejado de esta traba, manifestando que nuestros buques van recargados con un tercio mas de tripulacion que los extranjeros, lo cual produce un gasto innecesario que viene á refluir sobre el flete y lo encarece, y por consiguiente causa perjuicios al naviero. ¿Por qué no se le habia de dejar á este en libertad para que formase su tripulacion como lo tuviese por conveniente con el número de hombres que quisiera? Hay que advertir además que, como sucede con la mayor parte de las disposiciones restrictivas, no se consigue con esta lo que se desea, en razon á que el capitan y el naviero, que tienen gran interes en que su buque lleve los hombres precisos para la maniobra y vaya seguro, toman el número de marineros útiles necesarios segun el aparejo del buque, y el resto que se les exige lo cubren con muchachos ó marineros menos eficaces pero mas baratos.

Se ha admitido, á lo que parece, que un tercio de la tripulacion pueda componerse de terrestres. Esta franquicia muy conveniente debe ampliarse en mi concepto. La navegacion ha sufrido grandes modificaciones con el descubrimiento del vapor. Hoy ya no son necesarios á bordo de esta clase de buques tantos ni tan hábiles marineros como eran ántes precisos, pues para ser útil un hombre en un barco de vapor en la mayor parte de las faenas solo se le exige que tenga fuerza y que no se maree. Tambien debia extenderse esa facultad á poder admitir en la tripulacion marineros extranjeros, y no solamente en una mitad, como decia el Sr. Jove, sino en la totalidad de la tripulacion, segun han hecho en otras naciones con gran ventaja para su comercio. Con esto se evitarian los inconvenientes que nos indicaba

Digitized by Google

el mismo Sr. Jove refiriéndonos lo que sucedia en los puertos extranjeros con el desembarco de los marineros. Pero aquí surge la gran dificultad; pues se dice que si se ha de dar facultad á los capitanes españoles para que puedan tripular sus barcos con marineros extranjeros, se ha de conceder tambien libertad á nuestros marineros para que puedan formar parte de la tripulacion de los barcos extranjeros. Yo creo que en el terreno de la justicia no hay nada que se oponga á esta concesion: no veo mas inconveniente que el que ofrecen las disposiciones de las Ordenanzas de matrículas. Estas disposiciones deben, pues, modificarse; y como comprendo que es difícil esa modificacion, y yo no tengo competencia para indicar cómo debe hacerse, no entro en esa cuestion; pues como decia el Sr. Jove, para tratar con acierto estas materias es preciso conocerlas á fondo. Me limito, pues, á indicar la necesidad de la reforma, dejando á las personas tan competentes que hay en la Comision el decidir sobre los términos que ha de abrazar para llevarla á un fin liberal que será altamente beneficioso para nuestra marina mercante.

Haré sin embargo sobre esto algunas observaciones. ¿Por qué no se permite á nuestros marineros que puedan tripular buques extranjeros? Porque nuestros marineros están sujetos á la patria por la obligacion imprescindible de servir en los buques del Estado. Desde el momento en que un español se dedica á las industrias del mar tiene necesidad para poderlas ejercer libremente de figurar en las matrículas, pues no puede ser pescador ni marinero, ni ejercer ninguna otra industria de la mar si no pesa sobre él la obligacion de servir en los buques del Estado. Yo creo que esta contribucion impuesta á una clase determinada en provecho de todas, es altamente injusta: comprendo que hay necesidad de armar y tripular nuestros barcos de guerra, pero creo que esta es una necesidad nacional; y que por lo tanto, deben satisfacerla todas las clases, sin que pese sobre una sola que por sus circunstancias, por su nacimiento, por su pobreza ó por el azar, se vé ligada estrechamente al mar, no pudiendo vivir sino con él. Es altamente injusto que se le diga al marinero: «Porque eres un hombre útil, por eso vas á servir en los buques del Estado. Eres un ciudadano como todos los demas, pero sobre tí solo va á pesar esta contribucion pagándome con la esclavitud de toda tu vida el ejercicio de tu industria.» Esto, repito, es injusto y creo debe remediarse.

Las Ordenanzas de matrícula, comprendiendo que con esto se exigia mucho de los marineros, trataron de darles ciertas compensaciones, como por ejemplo, la pesca, que no la pueden ejercer mas que los matriculados, los trabajos de carga y descarga en los puertos, y otras prerogativas; mas por la importancia que han ido adquiriendo en los puertos los trabajos de carga y descarga ha sido necesario permitir que algunos de ellos los hagan los terrestres, pues ya no eran bastantes para desempeñarlos los matriculados. De modo que por necesidad se van mermando los beneficios que como compensacion se les concedian. ¿No habria medio de variar la organizacion de las matrículas y de tener buenos marineros para nuestra marina de guerra sin necesidad de imponer vejámenes tan considerables á la clase de matriculados? Yo creo que sí le habria: se ha hecho ya algo con permitir formar parte de la tripulacion de los buques de guerra con los terrestres procedentes de la quinta, admitiendo cierto número de éstos, pero no tantos como se debiera, porque los terrestres solo pueden formar una parte escasa de la tripulacion. En mi sentir debia esto ampliarse mas: pero todavía voy mas allá. ¿No podrian aumentarse las facilidades para este reemplazo en vista del cambio que ha sufrido la marina de guerra y de la posibilidad de tripularse hoy un *monitor*, una batería flotante, con hombres que no son marineros? Yo creo que esto podria conseguirse ensanchando la facultad de admitir en las tripulaciones de los buques del Estado gente que no sea matriculada, y *sobre todo* estimulando en lo posible, y por los buenos medios con que este estímulo puede hacerse, el enganche de voluntarios. De este modo conseguiriamos el tener una buena reserva marinera como la tiene Inglaterra. En una palabra, yo quisiera que, así como el ser oficial de marina no es una obligacion que pesa sobre ninguna clase en particular de la sociedad, por mas que esté adornada de las circunstancias que la harian apta para desempeñar ese cargo, sino una carrera honrosa á la cual se dedican libremente distinguidos jóvenes con tanta gloria suya y de la patria, se hiciera lo mismo con la clase de marinería creando para ella una carrera bien recompensada que estimulara á los hombres del pueblo á engancharse como marineros voluntarios. Creo que esto daria

Digitized by Google

excelentes resultados, porque estoy persuadido que hoy el servicio en los buques de la Armada no es tan penoso como el que se hace á bordo de los mercantes, en los cuales los marineros tienen muchas penalidades que sufrir y están peor alimentados; y es posible que prefieran al trato del patron ó del capitan mercante la disciplina que les somete á la noble autoridad del comandante de un buque de guerra.

Me parece, pues, que si esta cuestion se estudiara con la atencion que á mi juicio merece, por las competentes personas que hay en la Comision, sería altamente beneficioso que propusieran al Gobierno el que se diese las facilidades referidas para la tripulacion de los buques, hasta llegar al ideal que he indicado de tener, suprimidas las matrículas, una reserva de marineros voluntarios, con la que, en casos de necesidad, pudieran dotarse nuestros barcos de guerra.

Voy á exponer algunos hechos que demuestran lo perjudicial que es á la marina mercante la existencia de la matrícula. Todos los señores informantes han convenido en que por la repulsion que inspira ese servicio forzoso, hay muchos marinos que encontrando en otras profesiones mayor ganancia y condiciones menos onerosas que sufrir, van abandonando la industria del mar. Se nos ha dicho que en la costa de Cataluña no hay la mitad de los marineros que debia haber, y que por efecto de la escasez que se nota, los que se encuentran se hacen pagar mas caros de lo que se debiera. Esto mismo dicen que sucede en la costa del Norte, sobre todo en las provincias marítimas del Ferrol y Santander, en donde sé que en la buena estacion suele haber escasez de marineros y necesidad de satisfacerles mas salario del que corresponde; porque naturalmente se hacen pagar mas en proporcion al menor número de ellos que se encuentra. Si hubiera concurrencia de marineros y terrestres, los ajustes bajarian, pero para que haya esta concurrencia es menester dejar á los marineros en completa libertad de disponer de sus personas, quitándoles las trabas que hoy les oprimen.

El Sr. Jove me decia hace poco, y es un dato curioso que debe tenerse en cuenta, que habia en las Islas Filipinas marineros muy buenos, que se hacen pagar muy poco, que exigen una alimentacion barata, y que son muy útiles á bordo, como se demuestra por el mucho empleo que de ellos hacen las marinas extranjeras. Pues bien, esos marineros filipinos, como no están matriculados, no pueden navegar en los buques de nuestra marina mercante; lo cual solo podrian hacer en el caso de que vinieran á la Península á matricularse; pero esto es muy difícil que suceda, sino en casos rarísimos, y así continúan navegando solo en los buques de cabotaje que hacen el tráfico en el archipiélago filipino, privándose de sus útiles servicios nuestra marina mercante por efecto del vicioso sistema de matrículas.

Por consiguiente, la supresion de las matrículas hecha en los términos que la prudencia de la Comision juzgue convenientes, creo debe realizarse desde luego, con el propósito de llegar á ese ideal, á ese término que he indicado, que tan beneficioso sería para nuestra marina mercante, sin perjuicio de la marina de guerra.

Yo voy mas allá; creo que no hay necesidad de que nuestra marina mercante esté sujeta á la inspeccion y vigilancia, y sobre todo á la autoridad de la marina de guerra. Entiendo que la marina mercante es una industria de trasporte por agua, y así como las industrias de trasporte por tierra están bajo la dependencia del Ministerio de Fomento, creo que la marina mercante tampoco debia ponerse bajo la direccion del Ministerio de Marina, pues si bien este departamento debe tener noticias de ella, sin necesidad de imponer gravámenes, vejaciones ni exigencias, entorpeciendo la brevedad de las comunicaciones y del tráfico, podria reunir todos los datos convenientes para formar una perfecta estadística si lo creia necesario. La intervencion que para ello habia de ejercer no exige esas trabas que se observan en los puertos respecto á las Comandancias, los roles, las matrículas, los arsenales y otra porcion de disposiciones, la mitad de las cuales no están felizmente en uso, aunque todas vienen á refluir en perjuicio del comercio y á encarecer los fletes.

Estrechamente unida con esta cuestion se halla la de las Ordenanzas de Aduanas. Hago respecto á ella la misma protesta que he hecho al tratar de las matrículas de mar; no voy á examinarla extensamente, sino que me limitaré á algunas observaciones á fin de llamar la atencion de la Comision, que puede proponer sobre este punto, como sobre otros, lo mas acertado y conveniente. Las indicaciones

Digitized by Google

que he de presentar no son hijas de mi solo criterio, sino que las expongo en virtud de quejas repetidísimas que he oido en nuestros puertos con motivo de los obstáculos y dificultades que en las Ordenanzas de Aduanas encuentra el comercio. Estas trabas son, en mi concepto, de dos clases: unas generales, debidas al espíritu que domina en esas Ordenanzas, y otras particulares y concretas que se deben á ciertas disposiciones que en ellas existen y producen malos resultados en la práctica. Es indudable que para el comercio, la seguridad, la confianza y la facilidad significan dinero; pues bien, las Ordenanzas por las disposiciones minuciosas y prolijas que se han tenido que tomar para prevenir el fraude que podria hacerse en la introduccion en España de los artículos extranjeros, han reunido tal cúmulo de formalidades, tal lujo de trámites, que constituyen un perjuicio muy considerable para el comerciante y el naviero; porque al exigirse en los registros consulares la presentacion de ciertos documentos, al pedirse al Capitan una declaracion y otras circunstancias prolijas sobre el nombre del Capitan, del dueño del buque, con otros requisitos relativamente á éste y á la clase de mercancías que trasporta, se da lugar á que haya ciertas equivocaciones, que podrán ser de buena fe, y sin embargo están gravemente penadas por las mismas disposiciones. El espíritu preventivo de las Ordenanzas las lleva á ser embarazosas y complicadas, y en muchos casos oscuras, siendo causa de que se cometan delitos que en el fondo no lo son , aunque, como he dicho, están severamente castigados, resultando de todo ello grandes perjuicios al comercio. Por ejemplo, si el Capitan se descuida y no trae el registro consular cuando hay un Cónsul á la distancia de 30 kilómetros del punto de embarque, se le impone una multa de 8.000 rs.; si hay el menor indicio de que se ha querido abrir el pliego del Cónsul, paga 2.000. Luego la parte mas grave son los efectos de las diferencias que pueden observarse entre el registro consular, cuando se manifiesta en la Administracion de la Aduana, y la declaracion del Capitan; si hay bultos de mas ó de menos, esto se pena fuertemente haciendo pagar un tanto ó un duplo de los derechos de los bultos que sobren ó falten, y á veces hasta 5.000 rs. por cada bulto que aparece de mas. Y puede suceder otra cosa (hecho que ya ha ocurrido, y me consta, en Bilbao), y es que estando conformes la nota del Cónsul y el manifiesto del Capitan respecto al número de mercancías, al hacerse el reconocimiento aparezca menos que lo declarado; pues en este caso, con arreglo á las Ordenanzas (art. 421), hay que pagar los derechos de las mercancías que se hallan de menos y no existen, como si estuviesen presentes; exigencia injusta, porque la diferencia puede proceder, como procedia en el caso á que me refiero, de una simple equivocacion, muy fácil de comprender, teniendo en cuenta que se obliga en el extranjero á los cargadores á hacer su declaracion á los Cónsules en español, y por una circunstancia eventual, por una mala inteligencia, tal vez por un simple error de cifra, en lo cual no puede verse la mas mínima mala fe, se irroga al Consignatario ó Capitan de un buque un perjuicio, y se le aplica una pena que ciertamente no merece, equitativamente hablando, y mucho menos cuando las mercancías que se echan de menos son de lícito comercio, y no obstante le hacen pagar por ello multa y derechos. Yo creo que el principio general y mas favorable para el comercio sería, puesto que la renta de Aduanas lo que necesita es que se paguen los derechos de las mercancías que se importen y estén gravadas con ellos, que se impusiera á los Capitanes la obligacion de declarar á la Aduana los que traigan de pago y nada mas, y que únicamente cuando haya una falta que haga presumir mala fe y la intencion de cometer un fraude, se imponga la pena correspondiente al delito; pero no por una omision que ninguna intencion manifiesta, y que por lo tanto no debe sujetarse á una penalidad tan severa como la establecida.

Otra gran ventaja para el comercio marítimo sería poder mandar los cargamentos sin tener que descargar en puntos determinados de antemano, pues en los de embarque no siempre se conoce bien la necesidad que se siente de determinadas mercancías en unos puertos mas que en otros, y es sumamente útil para el comercio la facultad de poder ir buscando los mercados mas favorables, dirigiéndose allí donde crea que ha de reportar mayor provecho. Así es que los consignatarios ingleses dan con frecuencia aviso á sus buquos que se dirigen á un punto para que cambien el rumbo y vayan á otro; y sin descargar en el puerto adonde se encaminaban, por medio de esta comunicacion que reciben á veces en la mar por señales telegráficas hechas en la costa, van á otro donde el artículo que conducen se necesita mas ó se pide con preferencia. Pues bien, esto es incompatible entre nosotros con ciertas dispo-

Digitized by Google

siciones de las Ordenanzas, pues los Capitanes tienen precisamente que dirigirse á un puerto determinado, con arreglo á su declaracion al Cónsul, siéndoles luego muy difícil y á veces imposible variar de rumbo y buscar otro mercado donde podrian colocar la mercancía con mas ventaja en aquellos momentos.

Hay además una disposicion concreta que causa graves perjuicios á la industria naviera nacional, y muy particularmente á la línea de vapores establecida entre Sevilla y Bilbao, línea muy importante que hace el cabotaje de la mayor parte de nuestras costas, que tiene muchos buques y trasporta bastante carga, y no hay razon para que no se la proteja, en el buen sentido de la palabra, ó sea quitando las trabas que embarazan sus operaciones. Contiénese esa disposicion en un artículo de las Ordenanzas, que es el 250 que dice así:

«Art. 250. Los buques dedicados al comercio de cabotaje no podrán tocar en puertos extranjeros cuando conduzcan de uno á otro de la Península é Islas adyacentes mercancías, cualquiera que sea su clase y procedencia. Si lo verificasen sin necesidad urgente, calificada ante el Cónsul español, incurrirán las mercancías que constituyen el cargo en las penas establecidas en el art. 440.»

El cual art. 440 dispone lo siguiente:

«Art. 440. Las mercancías que se conduzcan por cabotaje pierden su nacionalidad y quedan sujetas al pago de los derechos de Arancel, segun sus clases, cuando resulte que el buque conductor ha tocado en algun puerto extranjero sin necesidad urgente, debidamente justificada ante el Cónsul español.»

Ahora bien: sucede por efecto de estas disposiciones que los vapores de la linea de Bilbao á Sevilla no pueden tocar en los puertos de Portugal, lo cual les sería muy conveniente para tomar pasajeros y á veces tambien mercancías. ¿No podria remediarse esto? ¿No tenemos disposiciones que indican con qué circunstancias puede hacerse la conduccion de las mercancías de tránsito para el extranjero? Pues impónganse las restricciones que se crean necesarias para que esas mercancías extranjeras que se tomen en Portugal no puedan confundirse con las de cabotaje y no resulte perjuicio ni se ataquen los derechos de nadie; pero dénse facilidades para hacer lo que indico, lo cual proporcionaria grandes beneficios á la línea de que me ocupo, obteniéndose no solo una ventaja económica, sino tambien política.

Y de paso observaré que hay asimismo en las Ordenanzas ciertas prescripciones que perjudican á los barcos de poco tonelaje, ya colocados en desfavorables condiciones por otras circunstancias. El trasporte de las mercancías de tránsito para el extranjero está prohibido para los barcos pequeños, supuesto que se previene (art. 259) que no podrán llevarlas buques menores de 200 toneladas, si son de ilícito comercio, y menores de 80 si son objetos lícitos, bajo pena de ser decomisados; y se comprende que siendo gran ventaja para la marina la facultad de tomar carga allí donde la encuentre, no limitándose al comercio de importacion ó exportacion del reino, sino tomando libremente las mercancías traidas por buques de mayor porte para llevarlas á puertos extranjeros, de esta prevencion resulta un gravísimo perjuicio para nuestros buques mercantes, y es indudable que éstos obtendrian eficaz proteccion si se alzara el obstáculo que les impide dedicarse á la conduccion de las mercancías de tránsito, sea cualquiera el número de sus toneladas.

He citado algunas disposiciones concretas, como por via de ejemplo; pero mi objeto ha sido presentar las observaciones que he creido convenientes sobre el espíritu general que reina en las Ordenanzas de Aduanas, que dificultando el comercio, imponiendo trabas y recargando los fletes, perjudican á todos en último resultado. Y concluyo diciendo con otro señor informante, que si se continúa en el estado en que nos hallamos, si no desaparecen esas trabas, si no se quita el derecho diferencial de bandera, además de inútil, perjudicial á nuestra marina, quedaremos completamente aislados en el comercio de Europa, sin tener una tonelada de carga que llevar á ninguna parte, pues las demas naciones van celebrando tratados de comercio, ó lo que es mejor, haciendo por sí mismas reformas tan importantes

Digitized by Google

cómo las que hace poco se han llevado á cabo en Francia. No es esto pedir que hagamos tratados de comercio, pero sí que adoptemos aquellas disposiciones que redunden en provecho de nuestra marina mercante, como son: quitar todas las trabas ya indicadas, suprimiendo desde luego el derecho diferencial de bandera, y dando libertad completa á los constructores para introducir materiales, á los armadores para introducir buques, construirlos y carenarlos en el extranjero, y tambien para venderlos allí, lo cual está hoy prohibido, segun creo, por el Código de Comercio.....

El Sr. PRESIDENTE: Lo está cuando ántes han sido comprados en el extranjero.

El Sr. AGUIRRE: Bien: pues esa limitacion debe desaparecer; dándose, por último, al comerciante la facultad de fletar sus buques como quiera, y sea cualquiera su bandera. Tales son las franquicias que se necesitan para que nuestro comercio marítimo se desarrolle como deseamos.

El Sr. VILLALOBOS (De la Comision): Dada la actual legislacion económica de nuestro pais, dadas las condiciones actuales de nuestra industria y comercio, dada la situacion de nuestra marina mercante relativamente á la de otros paises, quisiera yo que los señores informantes me dijeran llanamente si consideran que la supresion del derecho diferencial de bandera perjudicaria ó no á nuestra marina mercante; en caso afirmativo, que expusiesen, como resúmen, pues ciertamente está contestado lo que pregunto en pocas palabras, las razones en que se fundan para creer que la favoreceria, y si no que digan si convendria mejor á los intereses generales del país suprimir desde luego nuestra marina mercante. Espero una contestacion terminante y concreta.

El Sr. AGUIRRE: Creo que la supresion del derecho diferencial de bandera no perjudicaria á nuestra marina: primero, porque la libertad estimula el adelanto de todas las industrias; segundo, porque no se trata de saber si perjudicaria *á ciertos navieros hoy sino á la marina en general*, y en este punto estoy persuadido de que nuestra marina ganaria en un corto plazo, que es nada para la vida de las naciones, porque las trasformaciones necesarias para ponerla en condiciones de concurrir con ventaja se irian verificando con tanta mas rapidez cuanto mayor fuera la libertad concedida. No quiero añadir mas, pues se me ha suplicado que sea breve, y pido á la Comision que me dispense si al contestar he hecho un discurso, dando mayor extension á mis observaciones, contra lo que me habia propuesto; pero debo hacer una declaracion, y es que estoy tan convencido de la pericia de nuestros constructores, de la habilidad de nuestros pilotos, de la inteligencia de nuestros capitanes, á quienes estoy acostumbrado á ver luchando impávidos con los peligros que presentan nuestras rudas costas del Norte, que no titubeo en pedir para todos la libertad.

El Sr. VILLALOBOS: Tengo el sentimiento de decir que no creo contestada mi pregunta.

Al preguntar si la supresion del derecho diferencial será beneficiosa á la marina mercante, lo que yo deseo es que se me conteste, no diciendo únicamente que lo será porque la libertad es siempre beneficiosa, sino porque la marina tendrá mas fletes, mas trasportes, mas ventajas positivas, y que por esta razon luchará con la marina extranjera en condiciones mas favorables. De esta manera quisiera que se me contestase, si es posible, apelando á guarismos, á consideraciones comerciales, no con observaciones generales como las que acabamos de oir.

El Sr. AGUIRRE: Me parece difícil contestar á la pregunta atinada y conducente que se ha servido dirigirnos el señor indivíduo de la Comision, sin volver á repetir lo que ya se ha dicho por otros señores, aunque no fuera mas que indicando sumariamente lo que han explanado. Si se trata de suprimir el derecho diferencial, no suprimiendo al mismo tiempo las trabas injustas é inconvenientes que ligan nuestra marina, es evidente que resultarán perjuicios. ¿Pero será efecto de la supresion del derecho? Yo lo dudo, pues estoy viendo que con él nuestro comercio y nuestra marina mercante se arruinan; esto

Digitized by Google

será producido por las trabas que la impiden entrar y colocarse en condiciones de verdadera vitalidad, comunicándole solo una vida artificial, una vida de invernadero, segun la frase de uno de nuestros compañeros, en vez de la vida propia, completa y al aire libre que toda industria necesita. Creo, por lo tanto, que nuestra marina está perjudicada por el derecho diferencial y las trabas al mismo tiempo, y para demostrarlo tendria que volver á recapitular.....

El Sr. VILLALOBOS: No, no es necesario: pero dice S. S. que el derecho diferencial de bandera perjudica á nuestra marina y que la va arruinando; y siendo esto así, desde que existe el derecho diferencial nuestra marina ha debido desaparecer. ¿Es la opinion de S. S. que nuestra marina ha disminuido en buques de algunos años á esta parte? Pues si no ha disminuido, no la perjudica ese derecho.

El Sr. AGUIRRE: Hay que hacer una distincion. ¿Qué es lo que engrandece á la marina? Los fletes. Tenemos mayor número de buques, mas toneladas de arqueo; ¿pero hemos conseguido mas toneladas de carga? No: en 1862 nuestros buques han trasportado 3.000 *toneladas menos de carga que en* 1849; luego hemos perdido, y á esto llamo yo la muerte de nuestra marina.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Portilla puede usar de la palabra que ha pedido como comerciante.

El Sr. PORTILLA: Suele decirse que es Inglaterra el modelo que debemos imitar; mas debe advertirse que cuando la marina de esa nacion no se encontraba en las condiciones en que hoy se encuentra, siguió un sistema que luego ha variado por el que actualmente tiene, cuando su capital ha crecido y cuando su industria se ha desarrollado lo bastante para avasallar la de los demas países. Póngasenos en las condiciones que tiene Inglaterra, y naturalmente haremos lo que ella ha hecho.

Soy industrial al presente, pero ántes he sido naviero, y conozco que si á nuestra marina mercante se la pone hoy á luchar con la inglesa, volveremos al estado del año 28, en el cual en ese puerto de Santander que hoy se nos presenta tan rico y floreciente no habia mas que un barco que enarbolase la bandera española. Desde entónces nuestra marina ha ido haciendo grandes esfuerzos y ha ido creciendo como el niño tiene que crecer para hacerse hombre; pero si no se la continúa la proteccion no podrá luchar, como no puede el niño luchar nunca con el hombre ántes de haber desarrollado sus fuerzas. La marina inglesa tiene mucha carga propia, y naturalmente lo que busca son mercados: por consiguiente, si le abrimos el nuestro, nos inundará de productos y la produccion nacional tendrá que morir. Hoy, repito, no estamos en iguales condiciones para luchar. A mí tal vez me fuese conveniente lo contrario; pero como yo quiero ó proteccion para todas las industrias ó libertad para todas, y conozco que España hoy no puede resistir esa libertad absoluta, por eso pido la proteccion general, no para un tiempo indeterminado, sino hasta que adquiramos el desarrollo suficiente para que no pueda sernos perjudicial la lucha.

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Aguirre, del comercio de Filipinas, tiene la palabra.

El Sr. AGUIRRE (D. Fernando de): Cuando se hizo la ley de navegacion del año 37, no se oyó la opinion de nuestras posesiones de Asia. Desde entónces acá se ha desarrollado mucho su navegacion y ha crecido en alto grado su interes, y por si la informacion presente trae alguna reforma en esa ley de navegacion, he solicitado y obtenido de la Comision, por lo cual la estoy agradecido, el manifestar algunas ideas generales y algunos datos que no podrán ser muchos ni muy exactos, porque hace años que falto de aquellas regiones, á fin de que se tengan presentes al formular la reforma que haya de establecerse.

Yo creo que lo mas esencial del interrogatorio que se refiere á los armadores y navieros es la 8.ª pregunta, que dice así:

«En el caso de suprimirse el derecho diferencial de bandera, qué ventajas ó qué perjuicios podrán

Digitized by Google

experimentar los navieros que se dedican á determinadas navegaciones; y si algunas de estas sufrieran perjuicios, qué medios podria emplear la Administracion pública para evitarlos.»

Lo que se diga respecto á la marina de Filipinas tiene mucha conexion con lo que se ha dicho de la marina peninsular. Son dos marinas que trabajan juntas, ya en sus viajes á España, ya mas especialmente en sus viajes á las islas Británicas y al continente.

La contestacion categórica que puede darse á esa pregunta 8.ª, es la de que si se suprime el derecho diferencial por los efectos que produce, tendrá que cesar nuestra bandera en todas sus expediciones, pues no puede existir nuestra marina sin una proteccion. Yo quisiera poder separar la palabra *derecho diferencial* y hablar solo de proteccion: así me parece que nos entenderíamos mejor y que se quitaria la parte odiosa que tiene la cuestion.

Por fortuna esta cuestion no es filosófica, todo lo contrario, es axiomática: así es que voy á contestar ante todo á una pregunta que aquí se ha hecho á uno de los señores que me han precedido en el uso de la palabra. Nuestra navegacion tiene contra sí el mayor costo de su construccion y el mayor gasto de su entretenimiento. Nuestra construccion y nuestro entretenimiento han de vivir de materiales que tenemos que comprar del extranjero, ó porque nosotros no los producimos, ó porque los producimos caros: por consiguiente, nuestros buques tienen que salirnos mas caros que los del extranjero, puesto que tenemos que comprar á éste los materiales con que los hemos de construir. Si los compramos hechos en el extranjero, por el pronto, nos costarán el precio corriente, pero luego se nos encarecerá este precio por el derecho de abanderamiento que hay que pagar, y por el mayor costo de entretenimiento. Siempre, pues, nos saldrán mas caros que á los extranjeros, pues sobre el precio de las primeras materias, ó el de los barcos construidos, hay que cargar los fletes, el seguro, los derechos de importacion, los gastos de carga y descarga, de comisiones, etc. Aunque se suprimiera, pues, el derecho diferencial, aunque las primeras materias entrasen libres, no tendriamos nuestra construccion tan barata como la de los extranjeros, pues sobre el mayor coste de los materiales hay que cargar la mano de obra que tiene que entrar en la construccion ó en la reparacion del barco. Nuestros operarios, así como nuestros marineros, no son por regla general ni tan hábiles ni tan fuertes como los del extranjero, y su sueldo no es proporcional al trabajo que ejecutan; el beneficio que de este trabajo se obtiene es siempre inferior al que deja un extranjero, porque los jornales respectivos no están en proporcion con el trabajo resultante.

Hay tambien el mayor coste del dinero porque carecemos de establecimientos de crédito, sociedades ú organizaciones donde se facilite dinero al comercio en condiciones ventajosas; así es que el capital cuesta en España, por término medio, 8 por 100, cuando en el extranjero no alcanza sino el 4 ó 4½ por 100 de interes; tenemos además el menor número de negocios porque carecemos de mercados propios, cuya falta y las razones de su existencia no es ocasion de demostrar ahora, bastando dejar sentado el hecho, así como tambien el de que nuestro país es el que consume menos en Europa, siendo la consecuencia de todo ello que nuestra marina tenga que ser proporcionada á los negocios que realizamos; y sabido es que á marina menor los gastos proporcionales son mayores, y lo mismo se puede decir de los gastos generales comparados con la importancia de las transacciones. De aquí que nuestra marina se halle en condiciones muy desfavorables, pues que todo concurre en contra de su baratura, y el problema se reduce á saber *si en tales circunstancias podemos competir de igual á igual con los extranjeros*. A esto me parece que todos contestarán negativamente. Pero, ¿debemos, necesitamos tener marina? Indudablemente que sí, y para tenerla sostengo que necesitamos darla una proteccion. ¿Cual debe ser esta? ¿De qué naturaleza y en qué cantidad? Aquí venimos naturalmente á la cuestion del derecho diferencial. Si diéramos libertad completa, la marina de nuestro país se arruinaria, pues encontrándose con los buques de otras naciones, con los cuales no podria luchar ni competir, miéntras nuestros adelantos no se hallen al nivel de los suyos, tendria que ceder el campo y retirarse completamente. Ahora bien: relativamente á la pregunta 8.ª del interrogatorio, yo deduzco dos consecuencias ó problemas; he planteado y resuelto el primero, ó sea la necesidad de una proteccion para nuestros buques mercantes, y ahora vengo á examinar el segundo, cual es la importancia del derecho diferencial que motiva ahora

Digitized by Google

la proteccion (siento usar de esta palabra, pero no puedo valerme de otra porque es con la que se ha discutido hasta ahora), y en cuánto grava este derecho al comercio, á la industria y al consumo del país. Veamos qué gana la marina con este derecho, porque algunos tal vez creerán que se enriquece enormemente á su sombra, y conviene dejar consignado que si eso fuera así, la mar estaria poblada de nuestros buques, cuando por el contrario, lo cierto es que nuestra marina crece, sí, pero al paso del lento desarrollo de sus negocios y muy difícilmente, porque ganamos muy poco. Esto importa que se sepa, pues cuando se va á buscar con la supresion del derecho diferencial una ventaja para la misma, parece que debe haber un pensamiento profundo y meditado al acometer una reforma tan radical.

Voy á tratar esta cuestion del mejor modo que me sea posible relativamente al archipiélago de Filipinas, y para hacerlo tengo naturalmente que hablar del Arancel de aquel país. Señores, el Arancel de Filipinas es uno de los mejor organizados, mas fáciles y mas liberales del mundo, como lo comprenderá la Comision así que indique lo que podemos llamar sus bases orgánicas. Está fundado en un derecho tipo de 7 por 100 en bandera nacional sobre la mercancía extranjera llevada del punto de su produccion á Filipinas, cuyo derecho tiene variantes en exceso y disminucion; suben los derechos á las producciones extranjeras que tienen similares en la Península y tambien á las muy pocas que los tienen en Filipinas, y disminuye en las máquinas y primeras materias necesarias para el desarrollo de las industrias de aquel país: es, pues, un Arancel en extremo liberal que favorece á las primeras materias rebajando el derecho hasta hacerle fiscal y casi insignificante, al paso que le aumenta algun tanto cuando se trata de proteger á la industria allí establecida. Viene despues otro derecho tipo de 3 por 100 á la importacion de productos españoles en bandera nacional, y este tipo, que tambien es muy módico, tiene igualmente sus alteraciones; pues hay artículos que pagan algo menos porque son muy necesarios al país, y otros algo mas por razon de tener similares en el mismo; es decir, que el derecho diferencial está entre 7 y 14 por 100, supuesto que todo producto extranjero de cualquiera pais importado en bandera extranjera paga 14 por 100. Pero todavía hay otra modificacion. El Arancel ha tenido presente lo que se ha llamado hasta aquí *zonas*, de modo que cuando la produccion extranjera se ha acercado á Filipinas llevada en su propia bandera, si se importa desde los depósitos de Singapore, paga 8 por 100, y si desde los de China 9. Sin embargo, estas son excepciones de la regla general consistente en que el comercio con Filipinas sufre un recargo de 7 por 100 en bandera nacional y 14 en bandera extranjera, como base del sistema.

¿Y cuales son los efectos materiales prácticos de este derecho diferencial? Que el industrial extranjero usa de la bandera española para llevar á aquel país sus productos privando de ese trasporte á su propia marina, buscando la economía de 7 á 14 por 100, pero pagando en cambio de este servicio á nuestros buques un exceso de flete inferior á la diferencia del derecho entre ambas banderas. De manera que el derecho protector de nuestra marina se ha cambiado de la fórmula arancelaria en un recargo sobre el flete, y que, lo que pareceria repugnante considerado como derecho diferencial, ha venido á ser una medida de libertad en favor de los extranjeros, que valiéndose de la bandera española introducen sus artículos en Filipinas mediante un derecho infinitamente pequeño.

Veamos ahora cual es ese derecho, ese mayor flete que se paga como proteccion á la bandera nacional. Estos datos son muy curiosos.

Hay efectos ó artefactos en que la diferencia en los fletes es superior á la diferencia en los derechos. Estos son segun su categoría: las máquinas, que no pagan derechos, los carbones, algunas veces los fierros, la cerveza, la harina. Los dos primeros se importan en bandera extranjera en todos los casos; los segundos solo en los casos en que falta ó escasea la bandera española y su flete está encarecido.

El flete medio que cobra la bandera extranjera es de 35 á 40 schelines por tonelada, al cual no puede entrar á competir la española porque es muy bajo, mucho mas para ir á aquellos países en que faltando negocios propios á nuestra bandera tiene que correr la aventura de obtener flete de retorno del comercio extranjero.

He dicho que la diferencia de fletes es mayor que la diferencia de derechos, y voy á probarlo.

En la generalidad de los artículos de importacion en Filipinas, la diferencia en flete es inferior á

Digitized by Google

la de los derechos entre la bandera propia y la extranjera. Estos artículos se importan solo en la nacional; sus fletes pueden clasificarse segun las siguientes categorías:

De 35 á 40 schelines por tonelada inglesa de 20 cwt, ó sean 22 quintales españoles, los efectos que sirven de lastre como el fierro en barras, anclas, cadenas, etc.

De 60 á 70 schelines los efectos de peso, pero de mayor valor que los de la anterior categoría, como es la clavazon, los cobres en planchas ó cabillería, zinc, etc. Tambien los de abarrote, como son la loza, cristalería, etc., por tonelada de 50 piés ingleses.

De 80 á 90 schelines la carga fina, como son las manufacturas de algodon, pañetes, terciopelos, sedas, etc., tambien por tonelada de 50 piés ingleses.

El flete medio de estas diferentes nomenclaturas puede regularse entre 75 y 80 schelines por tonelada, pero no puede compararse abstractamente con el flete inglés de 35 á 40 schelines por tonelada de carbon ó máquinas, porque la bandera extranjera modifica aquel flete en sentido de alza cuando se trata de artículos de mayor valor. No es que el flete guarde exacta proporcion con el valor de la mercancía, pero siempre es mayor para los efectos mas valuables; así que, un buque inglés que carga fierro á unos 35 schelines, llevaria las manufacturas de 50 á 65 schelines segun su naturaleza y la mayor ó menor abundancia de buques á la carga.

Esta comparacion de fletes que precede conduce naturalmente á una consideracion eminentemente mercantil. Si se suprimiera el derecho diferencial quedaria nuestra marina eliminada del trasporte á Filipinas y sería suplantada por la extranjera que navega sin esfuerzo y sin espíritu de competencia, mas barato que ella. Pero repito, esta marina extranjera no llevaria los algodones al flete que los fierros; estableceria como la española el flete por categoría de artículos, y fijaria unos tipos iguales ó muy aproximados á los que cobra para China por ser un viaje semejante.

No parece exagerado establecer estos dos tipos medios de fletes: 60 schelines que cobraria la bandera extranjera contra 75 schelines que cobra la nacional. La diferencia de unos 15 schelines, término medio por tonelada, es, pues, en último resultado la proteccion, el recargo práctico que imprime esta exclusiva de nuestra bandera por efecto del derecho diferencial arancelario.

Aduciré todavía mas datos que acaben de ilustrar esta interesante cuestion. No puedo presentarlos recientes ni muy exactos, porque á la distancia en que aquel país se encuentra, y habiéndome ausentado de él hace 6 años, no me es fácil tener los últimos; pero creo que la variacion, respecto de los que voy á consignar, alterará poco el resultado del cálculo y la esencia de la argumentacion. Creo acertar bastante al suponer que la marina española, aprovechándose de la ventaja del derecho diferencial, trasporta anualmente á Filipinas unas 10.000 toneladas de carga. Queda sentado como dato aproximado, que la diferencia del flete de la bandera española respecto de la extranjera en el viaje de Liverpool á Hongkong ó de Liverpool á Manila, que son casi iguales, es de 15 á 20 schelines, y yo tomo el límite máximo. La diferencia numérica en el flete es, pues, de unas 10.000 libras esterlinas, ó sean 50.000 pesos. Calculo tambien aproximadamente que el capital representativo de esas 10.000 toneladas de carga es de unos 7.000.000 de pesos, y que los derechos reales que devenga á su importacion ascienden á unos 500.000 pesos. ¿Y á qué equivale ese exceso del flete respecto al valor de la mercadería importada? ¿En cuánto recarga ó afecta al consumidor? ¡En unos dos tercios por ciento! Señores, aquí está, traido á cifras, á una comprobacion matemática ese mónstruo del derecho diferencial. Y como en principio, lo que pasa con Filipinas ocurre en el comercio de Europa con la Península, lo que habria que hacer, lo que no se ha hecho, deberia ser formar un estado de fletes comparados, y ellos comprobarian el efecto material del derecho diferencial.

Quitadle ese nombre, sustituidle con cualquiera otro, reducid en general la actual diferencia ó desnivel arancelario y habremos salido de la dificultad en que nos hallamos. En efecto, poco importa que el Arancel diga que la bandera española tendrá un 7 y la extranjera 14, ó en casos especiales 14 y 28 respectivamente por derechos de introduccion; pues como esto no se practica, el comercio ha prescindido del derecho arancelario y ha buscado su premio en la diferencia de fletes, reduciéndolo sin embargo á la mínima expresion, á 15 ó 20 schelines en tonelada, que es casi nada; y 20 ó 30 por 100 de diferencia

Digitized by Google

en los fletes que aquella cifra representa, es precisamente el proporcional al mayor coste de nuestros buques por su construccion, entretenimiento, tripulacion, interes del dinero, etc. Así, pues, creo que si se cambiara la denominacion del derecho diferencial, diciéndose proteccion simplemente, no habria motivo para hablar del mismo en los términos en que hemos oido, tratándose de su aplicacion á la marina mercante de España.

Tengo que hablar otra vez de Filipinas, pues ya que me he ocupado del derecho de importacion voy á hacerlo ahora del de exportacion, porque tambien este derecho tiene variantes, como hemos visto que los tiene el otro.

En Filipinas hay varios derechos á la exportacion: la que se hace en bandera extranjera de los productos en general paga 3 por 100; la misma en bandera nacional pero con destino al extranjero paga 1 y $^1/_2$, y la que se verifica en bandera nacional con destino á España paga 1 por 100, que es un derecho puramente fiscal que nada aprovecha á la navegacion. Son variantes de estas reglas generales, que no pagan derechos las fabricaciones con el abacá, el azúcar refinado con aparatos, y que el abacá en rama paga menos derecho, 2 por 100 en lugar de 3 por 100. Nuestros buques que reciben flete en Liverpool van á Manila y tienen que ponerse á disposicion del comercio extranjero, pues allí no se tienen negocios directos con España, y por consiguiente, tenemos que servir de meros trasportadores del comercio de los demas.

Nuestra marina, á pesar de este derecho diferencial que la protege, de 1 y de 1 y $^1/_2$ por 100, hace sus viajes á flete igual que los extranjeros; solo suele haber algunos casos excepcionales en el comercio con China, que verdaderamente puede llamarse comercio de cabotaje, en los que nuestra marina saca alguna ventaja de ese derecho diferencial; pero en los viajes á este lado del Cabo, al mismo precio va el buque español que los de otras naciones.

Voy á explicar, porque tambien es importante, lo que significa nuestro comercio nacional. Es una desgracia que nuestras relaciones con Filipinas vayan disminuyendo, no por falta de actividad en el comercio, ni por carecer de espíritu especulativo, sino por condiciones especiales de España respecto de Filipinas que no es de este lugar el indicar. En ese comercio nos ocupamos casi exclusivamente del trasporte oficial del tabaco; pero ese comercio sería de mucha mayor importancia si trajésemos á España los frutos de aquellos países. Se podrá decir que se perjudica al consumidor con que la bandera extranjera no traiga de Filipinas los artículos que allí se producen; pero prescindiendo de la razon política que hay para que cada país haga durante cierto tiempo el negocio con sus colonias, y aunque con el tiempo llegue un momento en que la madre patria liberalice el comercio, siempre es justo que se reserve la exclusiva en el negocio con esas mismas colonias que puede considerarse como de cabotaje.

Vamos á ver en cuánto sale recargado el consumidor por efecto de la exclusiva que ejerce nuestra marina en la importacion á España de los productos de Filipinas. Estúdiese primero lo que sucede con el tabaco, que es el producto que sostiene la mayor concurrencia. Tomados los fletes medios en tiempos normales, sobre la tonelada de medida de 50 piés ingleses, que equivalen á unos 63 y $^1/_2$ de Búrgos, ocurre que cuando se carga para un puerto de Inglaterra á 4 libras esterlinas, paga á la Hacienda 40 reales vellon por quintal de tabaco que mide 5 $^1/_4$ piés, término medio. De estos 40 rs. tiene que pagar el naviero los gastos de carga y descarga, que representan unos 4 rs., y en algunos casos el medio seguro. Reducido el flete á 36 rs. por quintal, sobre 12 quintales que entran en la tonelada, resultan 432 rs. en buque español contra 400 en buque extranjero: diferencia 32 rs., ó sea como 1 $^1/_3$ por 100 sobre 240 rs. que representa en factura el tabaco.

Pero vengamos á un artículo de consumo privado, del comercio particular, y tómese el azúcar que es el producto de menor valor respecto del flete que devenga. Y para que la demostracion sea mas palpable, mas incontestable, tómese el flete medio que se paga á Inglaterra, 3 libras esterlinas por tonelada de 20 cwt, y el máximo que se paga para España de 500 rs. vn. por el equivalente, ó sean 22 quintales españoles. A pesar de esta enorme diferencia, la resultante es 200 rs., ó sean 9 rs. por quintal, ó sea el 6 y $^1/_2$ por 100 sobre un valor de 136 rs. quintal.

Véase, pues, que lo del derecho diferencial es un fantasma, y que si se le cambiara el nombre, que

Digitized by Google

es lo que asusta, se veria que no hay mas diferencia entre nuestra navegacion y la extranjera que la que corresponde al mayor coste de construccion, y que esa diferencia es tan pequeña que en Filipinas solo representa $^2/_3$ por 100. Así es como yo entiendo la cuestion del derecho diferencial, nombre que repito quisiera sustituir con el de derecho de proteccion.

¿Hasta cuando se ha de dar ese derecho de proteccion? Hasta tanto que nuestra marina se perfeccione. ¿Como se ha de dar y cuanta ha de ser esa proteccion? Me parece que para esto no se ha hecho un estudio numérico y comparativo cual se requiere.

¿Qué es en España el derecho diferencial? No es mas que el 20 por 100 próximamente de diferencia de flete á flete; es el mayor flete que pagan las mercaderías en buque español respecto del que pagarian en buque extranjero. Si se estableciese que la diferencia fuera la que yo he indicado, se encontraria la verdadera proteccion que debe dispensarse á la marina española, y se veria que esa proteccion no es mas que la correspondiente al mayor costo que nuestra marina tiene sobre las demas. Se hallaria mas; se hallaria que los beneficios dentro de este término son tan pequeños que no permiten mas que ese ensanche gradual y lento que va teniendo nuestra marina, pues si los beneficios fueran grandes todos nos meteríamos á armar buques.

Nosotros no ganamos mas que lo que gana el extranjero; porque si bien tomamos un flete algo mayor, tambien nuestra construccion naval y el entretenimiento de los buques sale algo mas cara por la necesidad de comprar en el extranjero las lonas, los cobres y casi todas las materias de que se forma un barco. En tanto, pues, que en España no tengamos industria, y para eso es necesario enseñar al pueblo, es preciso que nuestra marina vaya á la par de las demas, y por eso necesita que la demos alguna proteccion.

Se ha tocado aquí tambien la grave cuestion de las represalias; yo no vengo preparado para hablar de nada, pero sin embargo haré algunas observaciones que se me ocurren, y para ello tengo que volver á hablar del comercio con Filipinas, pues tiene cierta semejanza con todos los demas comercios. La bandera americana es en Filipinas la segunda en importancia mercantil, pues la primera lo es la inglesa. ¿Qué hace la marina americana en Filipinas? Apenas importa, pero exporta mucho, que es el oficio que hace la marina americana en casi todos los países, menos en aquellos que concurren sus trigos, sus tabacos y sus algodones. La importacion americana en aquellos países ha tomado cierta importancia de diez años á esta parte, porque han empezado á fabricar algodones, y tienen las cotonías y los driles, que son tejidos casi especiales del país, y además las lonas de algodon que la marina mercante va empleando con mayor ventaja que las de hilo. Tienen además varios artículos necesarios para la marina, como las carnes saladas y las harinas; de modo que yo calculo que todos esos artículos que llevan á Filipinas están en la relacion de uno á quince, es decir, que la bandera americana importa uno en razon á quince que exporta.

El comercio americano para nosotros es muy útil y necesario, pues nos exporta la mayor parte de los abacás, ese filamento de mayor brillo que el cáñamo que hasta ahora ellos solos llevaban. Hoy los ingleses lo conocen bien y exportan una cantidad importante.

Los Estados-Unidos no son justos en la imposicion de sus derechos diferenciales. Cada país debe imponer á otro lo que éste le imponga á él; imponerle mas no es justo: de manera que los Estados-Unidos no debian imponer al comercio de Filipinas mas que lo que Filipinas les impone á ellos, que es un $3\,^1/_2$ por 100. Yo creo que si se tratase de represalias, nosotros estaríamos en el caso de imponérselas á ellos, porque nosotros no tenemos nada que sacarles, y ellos tienen mucho que llevarse de allí. De modo que para ellos es una ventaja el estar en buenas relaciones con nosotros, y las represalias que ellos establecieran, vendrian en último resultado á serles contrarias, puesto que tienen necesidad de nuestros productos.

Pero yo no quiero que haya represalias con nadie. ¿Podemos nosotros luchar de igual á igual con los americanos? No; justamente es la nacion con quien menos podemos competir, pues los americanos están absorbiendo el trasporte de todos países, porque navegan áun mas barato que los ingleses, pues por su espíritu, por su energía, por las condiciones que gozan, y que nosotros no tenemos, van

Digitized by Google

delante de todos en el sistema de construccion naval. Empezaron por hacer unos buques que llamaban cajones; encontraron que esto les daba poco y que necesitaban una navegacion especial para el porteo de los tés y de los cafés á los Estados-Unidos, y entónces inventaron el clippers, que despues han copiado los ingleses para el trasporte del opio. Despues, al verificarse los descubrimientos de California, comprendieron que necesitaban llevar mucho y muy pronto, y entónces modificaron la forma de los clippers construyendo buques largos, de poca manga y mucha eslora; pero encontrándose con que esos buques duraban poco y que no podian acelerar la marcha sin que el casco padeciera, estos buques que les habian servido para California los dedicaron al trasporte de los tés de la China, ideando unos buques especiales, término medio, que tenian una marcha superior y admitian una carga inmensa, pues allí no estorba que lleven grandes cargamentos de té, en razon á que el consumo es grandísimo. A New-York llegan 10 clippers con 15.000 toneladas de té y se venden en seguida: á España llegaria un barco con 200 toneladas y no se venderian. Esta es la consecuencia de nuestros pequeños negocios, y sin embargo nuestros buques tienen que llevar la misma oficialidad y marinería que un barco inglés ó americano, lo cual encarece nuestros fletes y hace que no podamos competir ni con los unos ni con los otros.

La marina americana lo está invadiendo todo por todas partes, y si no, no hay mas que observar que el crecimiento de esa bandera data precisamente de la época en que se reformó el acta de navegacion de Inglaterra en 1849, de suerte que para que ellos pudieran venir á nuestros puertos y nosotros no pudiéramos ir á los suyos, sería bastante quitar el derecho diferencial.

Esta es la situacion que yo encuentro respecto de nuestra marina, y esta es la manera como yo comprendo el derecho diferencial. Yo creo, y no me cansaré de decirlo, que todo se arreglaria si se variara el nombre y se estableciera en cambio un derecho de proteccion que no humillara al extranjero, porque no hay inglés, por inglés que sea, que no confiese que no podemos navegar á la par de ellos y que necesitamos una proteccion, y si les hacemos comprender que no tenemos mas proteccion que la puramente necesaria y racional, ni los ingleses ni los americanos se resentirian de ese derecho.

Ya dije antes que todas las medidas cuando son radicales como la de que ahora estamos tratando necesitan tener un objeto. ¿Cual es el objeto de la reforma que parece va á establecerse; es acaso quitar esa pequeña cantidad de derecho protector? ¿Y va á aliviarse algo con eso al consumidor? Señores, el consumidor se sacrifica muy poco con esa proteccion; ese mayor flete de nuestra marina con respecto á las marinas extranjeras, apenas encarece el valor de los productos.

Aquí tengo que hablar de Inglaterra. La Inglaterra en 1849 se encontró tan fuerte y superior á los demas países, creyó tan poderosa su marina, que dijo: puedo quitar mis derechos diferenciales y permitir que vengan todas las marinas al par que la mia, porque ninguna puede hacerme la concurrencia. ¿Qué hizo además la Inglaterra? ¿Cual fué su objeto exclusivo? El traer todo el comercio del mundo á sus puertos, y hacer de ellos los depósitos universales de todos los productos. Efectivamente lo consiguió; pues hoy Liverpool y Lóndres y otros puertos de Inglaterra son verdaderos depósitos de inmensas cantidades de mercaderías que luego se esparcen desde allí por todos los centros del continente europeo.

La Francia empezó á tener un crecimiento en su marina terminadas que fueron las guerras de 1815; y ese crecimiento fué tan grande en los primeros años que creyó poder aventurarse á hacer un tratado con Inglaterra para quitarse mútuamente el derecho de tonelaje. Entónces empezó á encontrar que la marina inglesa invadia su comercio, que disminuia en proporcion de lo que aumentaba el inglés, y la marina francesa empezó á decaer. Este tratado de reciprocidad que habia hecho con Inglaterra tuvo que hacerlo tambien con los Estados-Unidos, lo que dió por consecuencia que la marina anglo-americana se apoderase del trasporte que antes hacia la francesa, pues como dicha marina tenia buques mayores y construidos de tal manera que tenian menos oficialidad y marineria y menos gastos por consiguiente, y la Francia no tenia esos buques grandes, naturalmente no podia hacer sus expediciones al mismo flete que las podian hacer los americanos.

La Francia en la cuestion del derecho diferencial, ha seguido un sistema misto: no ha tenido derechos de tonelaje en un puerto como Marsella, y los ha tenido en todos los demas puertos del Oeste.

Digitized by Google

La Francia, encontrándose en estas condiciones, dijo: ¿Qué necesitamos? ¿Comercio ó proteccion á la marina? Lo principal que necesitamos es comercio, pues éste nos ha de traer luego el desarrollo de la marina; por consiguiente vamos á consultar á las personas que entienden en esta cuestion. ¿Qué han dicho los constructores? Nosotros no podemos construir al mismo precio que construye el extranjero porque no tenemos libres las primeras materias, y como esto no es bastante se ha añadido: vamos á quitar tambien el derecho diferencial, y aquí el debate ha sido ya mayor.

Todos los indivíduos de la Comision habrán leido la importante discusion de la reforma de ley de marina hecha en Francia, y habrán visto que así como en la totalidad del proyecto no hubo grande oposicion, cuando se ha tratado del artículo relativo á la supresion del derecho diferencial, se ha visto que ha sido aprobado por 178 votos contra 68, cifra importante atendida á que el Gobierno tomó parte en la votacion, y que prueba que era difícil contradecir las razones en que se apoyaba la oposicion. Pero en Francia ha habido un interes superior al de la marina, porque ya la cuestion venia á quedar reducida á lo siguiente: no importa que sacrifiquemos nuestra marina si logramos traer á nuestros puertos el negocio que hacen los ingleses, cosa muy natural, pues los puertos del Havre, Nantes y Dunquerque están situados mejor que los ingleses para el comercio con el interior del continente.

El año pasado se hizo el ensayo de reducir las tarifas de las conducciones que se hacian por el camino de hierro de Strasburgo por la línea del Oeste, y se encontró con que el camino de hierro aumentó en dos millones de francos sus rendimientos, no necesitando ya la subvencion del Gobierno. Pues ese mismo resultado se prometian sacar, atrayendo á los puertos del Havre, Dunquerque y Nantes todos los negocios que ahora se hacen en los puertos ingleses. No sé lo que esto podrá variar cuando se abra el canal de Suez; yo creo que entónces todo el comercio de Asia vendrá al Mediterráneo, y que las expediciones por el Mar Rojo vendrán al Danubio y á Trieste para surtir al centro de la Europa; á Ancona ó Venecia para la Italia y la Suiza; y que Marsella será el gran puerto que surtirá á toda la Francia y parte de Alemania y Norte de Europa, y áun quizá para cargar de tránsito para la misma Inglaterra.

Permítaseme una digresion. Cuando el Gobierno francés subvencionó las líneas de las mensajerías imperiales para favorecer el comercio de la China, hubo cierta repugnancia por parte de los contribuyentes que no veian el asunto tan claro como el Gobierno. Se quejaban los franceses de que la Inglaterra tuviera el mercado exclusivo de la seda de Oriente, adonde iba á proveerse la industria de Lyon: pues bien, el Gobierno, al subvencionar esa compañía, llevaba el ánimo de que las sedas vinieran directamente á Lyon, y no solamente ha conseguido esto, sino que vienen á Marsella algunos tés y sedas para mandar á Lóndres, lo cual sale mas económico que si fueran directamente al puerto de Southampton. De modo que Marsella está llamado á ser el gran puerto para la navegacion con el Oriente y el depósito para todos sus productos. Francia, pues, ha dicho: no me importa sacrificar mi marina por el momento, con tal que consiga que mis puertos sean lo que hoy son los ingleses; que cuando esto se haya conseguido ya volverá á mejorar la marina.

Ahora bien, ¿qué resultado se quiere obtener con quitar el derecho diferencial? ¿Acaso que la España sea un centro y depósito de productos? No se conseguirá: cuanto mas se acerque al Oriente el resto de la Europa, cuanto mas se acerquen las mercancías que vengan de Oriente, mas se reducirá la España á su propio y exclusivo comercio. España solo podrá ser por su situacion geográfica, por el apartamiento en que está de todos los puntos mas comerciales de Europa, el mercado de sí misma; así que lo que creo que necesitamos es concretarnos á nosotros mismos, y esto no se puede hacer sino ayudándonos unos á otros y exigiendo que cada uno haga algun sacrificio en pro del bien de todos.

Estas son las observaciones que me ocurren al contestar á la 8.ª pregunta; como el interrogatorio tiene otras siete, tendré mucho gusto en responder á las indicaciones que sobre ellas ó sobre lo que dejo indicado quieran hacerme los señores de la Comision.

El Sr. ALBACETE: Me ha llamado muchísimo la atencion la manera que tiene el Sr. Aguirre de enumerar la série de inconvenientes que se oponen al desenvolvimiento de nuestra marina; y en el curso

Digitized by Google

de todas sus observaciones resalta esto tanto, que no puedo menos de decir á S. S. que la idea que en mí ha sugerido el conjunto de esas mismas observaciones es, que con derecho diferencial ó sin derecho diferencial, con proteccion ó sin proteccion, nosotros no podremos tener marina.

Respecto á la especial condicion de la marina española que hace el tráfico de las Islas Filipinas, he visto tambien que el derecho ó la proteccion no sirve para gran cosa, y que estamos casi completamente excluidos de ese comercio. Sea por lo que fuere, segun la suma de hechos que nos ha expuesto el Sr. Aguirre, el resultado es que en definitiva no tenemos posibilidad de aspirar á él por grandes esfuerzos que hagamos, y sobre todo que con lo que actualmente tenemos, no podemos esperar que en la competencia predomine en esos mercados nuestra bandera. El Sr. Aguirre traza una nueva marcha al comercio del mundo cuando dice que, abierto el canal de Suez, es mas que probable que los puertos del Occidente de Francia pierdan su importancia y que la ganen los puertos del Levante. Yo abundo en esas ideas de S. S., y precisamente por eso quisiera que nuestras provincias ultramarinas en el Asia y en la Occeanía se pusieran en condiciones de poder tomar una gran parte en el movimiento mercantil al Oeste del Cabo de Hornos.

Pero aparte de todo esto, quisiera yo que el Sr. Aguirre nos fijara de una manera breve ciertos hechos que en general ha aducido, para venir á explicarnos como, si ese derecho protector que generalmente llamamos derecho diferencial, no sirve para hacer progresar á la marina, y si las trabas que hoy existen lastiman el movimiento mercantil de Ultramar y disminuyen la produccion, como digo, de esa proteccion misma, y de esas trabas se ha de deducir despues una ventaja para nosotros.

El Sr. AGUIRRE: Para contestar á esta pregunta basta fijarse en el comercio que hacemos con las Islas Filipinas. Este comercio en general es escaso, y ya he dicho mas de una vez que no comprendo por qué el Gobierno pretende suprimir el derecho diferencial de importacion en Filipinas. El derecho de exportacion en aquellas islas tiene una porcion de trabas por las formalidades administrativas que hay que llenar, lo cual dificulta las operaciones mercantiles y cabria suprimirse. Ahora bien, como nuestros buques no pueden ir en lastre á Filipinas para volver de allí con el flete de retorno, lo cual no es bastante para sostener la navegacion, necesitamos un flete de salida, el cual no le podemos obtener sino debido al derecho diferencial, es decir, al premio que tenemos por esa importacion: por eso nuestro comercio con Filipinas se reduce á 8 ó 10 buques. Si el derecho se quitara, esos buques desaparecerian y quedarian reducidas las comunicaciones de Filipinas á las de España por efecto de los cambios propios; no existiendo estos cambios quedariamos reducidos á los fletes que el Gobierno diera, y si no diera estos fletes el Gobierno, desaparecería la navegacion. No hay mas que consultar la Balanza mercantil de Filipinas para convencerse de esto. ¿Qué consume Filipinas de España? Muy poco: nuestros aguardientes cada vez se llevan menos desde que se producen en el pais; vinos empezaron á llevarse, pero se han estacionado. ¿Qué consume España de Filipinas? No traemos el abacá porque no lo usamos en nuestra marina; los azúcares y cafés salen mas baratos de las Antillas; ni los cueros, nácares y conchas que pasan á la industria para manufacturarlos, porque aquí no se elaboran. No hay, pues, verdadero comercio con aquellos países; no hay mas, como ya he dicho, que los fletes de tabaco que da el Gobierno. Si se quita el derecho diferencial, ¿gana el país? Apenas nada, y en cambio pierde la marina su ocupacion. No podemos, pues, suprimir el derecho sin decretar al mismo tiempo la supresion de la marina. Ahora, lo que puede hacerse es modificar el Arancel, porque artículos hay en que puede rebajarse el derecho sin perjudicar ni al naviero ni al comerciante.

Creo, pues, necesaria la proteccion, al menos durante el tiempo indispensable para que nuestra marina se desarrolle, y yo, que conozco el movimiento de la marina, veo que no aumenta en proporcion de los demas países, sino con arreglo al curso natural y lento que le presta la proteccion.

El Sr. PRESIDENTE: La Comision da las gracias al Sr. Aguirre por su informacion, y declara terminado el interrogatorio relativo al derecho diferencial de bandera.

Digitized by Google

Digitized by Google

APÉNDICES.

Digitized by Google

Digitized by Google

NÚMERO 1.

Ampliacion del informe de D. Augusto J. de Vila en la sesion de 7 de Mayo.

El lúnes próximo pasado, al contestar como naviero al interrogatorio sobre la conveniencia de suprimir el derecho diferencial de bandera en el comercio de Europa, me ví imposibilitado de terminar mi peroracion con la latitud que yo deseaba, y voy á permitirme dirigir á la Comision por escrito las observaciones que verbalmente me habia propuesto hacer.

Es un error bastante generalizado entre los navieros españoles creer que la península no tiene artículos bastantes que extraer al extranjero, y que áun cuando se quiten las trabas á la navegacion y á la industria, la España introducirá siempre en mucha mayor cantidad que la que podrá exportar.

Nuestra patria es sin disputa el país privilegiado por el Creador, y superior á todos los demas en productos naturales. En sus fértiles campos se producen el mejor trigo del mundo, la cebada, el maíz, toda clase de legumbres y tubérculos, el arroz, variados y abundantísimos vinos, tanto de pasto como de regalo, excelentes aceites, naranjas, uvas, avellanas, etc.; en sus ricos y risueños prados pacen y se ceban el ganado vacuno, el de cerda, el mular, el caballar y el lanar, el último de los cuales tuvo en otro tiempo fama universal por la bondad de su vellon. Sus bosques están poblados de varias clases de madera de mucho mérito y aplicacion, sus lagunas producen en cantidad asombrosa muy buena sal, ese artículo tan necesario para condimentar el alimento del hombre, como para mejorar la agricultura y la cria del ganado, para conservar sus carnes y para utilizar las ricas producciones del mar, que en su mayor parte baña los confines de la monarquía. En sus entrañas encierra el carbon, el hierro, el cobre, el azogue, el plomo, el zinc, el estaño y otra porcion de minerales que sería prolijo enumerar.

¿Y una nacion que tantos elementos cuenta en su seno no ha de saber explotarlos y ha de estar siempre reducida al papel triste y vergonzoso de depender del extranjero hasta para lo mismo que tiene de sobra? ¿Qué productos naturales tiene en abundancia esa Inglaterra que vemos hoy con admiracion convertida en el emporio del comercio del mundo?

No le conozco mas que dos, el carbon y el hierro.

¿Consistirá pues el atraso en que nos hallamos en que la raza española carezca de alguna condicion esencial que la haga inferior á las demas de Europa? No por cierto: tambien en esto nos ha distinguido con su predileccion el divino Hacedor. El carácter español es noble, generoso, leal, valiente, intrépido, constante, emprendedor é ingenioso; pero, forzoso es decirlo, le faltan los hábitos, la costumbre al trabajo. ¡Y se comprende que una nacion cuyo terreno ha sido codiciado por el fenicio, el romano, el cartaginés, el vándalo, el suebo, el godo y el agareno en las épocas de su infancia; que por su libertad y por su independencia, por sus lares y por sus dioses ha tenido que sostener luchas titánicas; que ha dado al mundo antiguo un mundo nuevo; que ha descubierto el agente principal de los adelantos mo-

Digitized by Google

dernos, el vapor; que ha asombrado al universo con sus maravillosas conquistas, se haya dejado arrastrar por las halagüeñas ilusiones de la gloria, y haya descuidado las artes y los oficios mas pacíficos de la industria, la agricultura y el comercio!

Apenas terminadas las guerras que hasta la edad media tuvo que sostener por su independencia y como consecuencia de sus conquistas, engreida y satisfecha con la riqueza ficticia que le proporcionó el descubrimiento de las Américas, se olvidó España de sus antiguas libertades, y fué invadida por el despotismo y el fanatismo que por desgracia distinguieron los reinados de Felipe II, hasta el del señor D. Cárlos III, de gloriosa memoria. Este ilustrado Monarca procuró reparar los desaciertos de sus antecesores introduciendo importantísimas mejoras, abriendo caminos, construyendo arsenales, ennobleciendo el comercio, las artes y la industria, fundando colegios y aulas donde la juventud ávida de estudiar pudiese adquirir conocimientos exactos de las ciencias, de las bellas artes, de la mecánica. Pero la vida de un hombre por larga que sea no basta generalmente para reformar las costumbres de una nacion. Cárlos IV, de carácter bondadoso pero débil, continuó tambien en la senda de las reformas, pero áun no habia llegado la hora en que nuestra España debia entrar de lleno en su regeneracion.

El coloso del siglo, Napoleon I, siguiendo la táctica de los cartagineses, de entrar como amigos para salir mandando, quiso arrebatarnos lo que el español quiere solo despues que á su Dios...... su independencia.

Desprevenida España para la lucha, la sostuvo sin embargo, con el valor, con la tenacidad que once siglos antes un puñado de españoles la habian emprendido en las montañas de Astúrias, Galicia y Cantábria; corrió con profusion su sangre generosa, pero al fin consiguió hacer morder el polvo al que hasta entónces habia impunemente recorrido la Europa destronando reyes, derrocando y repartiendo á su antojo repúblicas, reinos é imperios. España salió sin duda victoriosa del combate, pero fué á costa de millares de sus mas nobles hijos, de su naciente industria, de sus fábricas, de su agricultura, de su comercio. Cuando las heridas estaban todavía por cerrar, cuando áun manaban sangre, suscítase una nueva guerra mas cruel, mas dolorosa que la anterior, porque era una guerra fratricida en la que peleaban hermanos contra hermanos, padre contra hijo, hijo contra padre.

Así estuvo nuestra desventurada patria destrozándose las entrañas largos años, destruyendo su riqueza, inmolando sus hijos todos queridos, y contrayendo deudas y obligaciones para con el extranjero que con satisfaccion estaba mirando y fomentando el furor que cegaba y despedazaba á los que en tiempo no muy remoto solia temer como los mas formidables de sus rivales.

¿Y es extraño que en estas crueles circunstancias no se hayan aclimatado entre nosotros los adelantos y mejoras introducidas en otros países que no tenian mas cuidado que el de procurar el aumento de su bienestar y el desarrollo de su riqueza?

Afortunadamente ha pasado ya para España la época de sus tribulaciones; ocupa el régio solio una excelsa princesa cuya abnegacion y amor al pueblo harán notable su reinado en los anales de la historia. Ayudémosla todos en la noble tarea de regenerar la nacion, echemos á un lado antiguas rivalidades de localidad, dediquémonos con afán, con fé y con energia al trabajo, dejémonos de estériles luchas políticas que no conducen mas que á poner en peligro nuestras libertades, renunciemos de una vez á las ambiciones personales y á esa manía que nos domina de querer todos mandar y vivir del presupuesto, contribuyamos á que se consolide un Gobierno digno, paternal, prudente, ilustrado y liberal que pueda dedicarse principalmente al desenvolvimiento de los intereses morales y materiales del país.

Demostrado que este cuenta con recursos inmensos para entrar y sostener ventajosamente el comercio con las otras naciones; que el español tiene todas las condiciones necesarias para ser un pueblo grande, culto y civilizado, é indicado lo que le incumbe hacer para ocupar en el mundo el rango que le corresponda, me permitiré decir de qué manera á mi modo de ver tiene el Gobierno por su parte que contribuir para salir del aislamiento en que hoy nos hallamos en el tráfico europeo y para alejar la terrible crísis que pesa sobre España amenazándola con una ruina inmediata é inminente. Debe:

1.° Introducir en la administracion del Estado reformas y economías radicales que permitan no

Digitized by Google

solo nivelar los presupuestos, sino tambien aliviar al contribuyente, y dedicar una cantidad respetable á la construccion de caminos y canales.

2.° Libertad al comercio, á la industria y á la agricultura de la tutela, trabas y cargas que la abruman.

3.° Fomentar las relaciones de España con sus colonias rebajando los derechos de Arancel y promoviendo la formacion de grandes depósitos en la península de los productos de aquellas, para que el comercio nacional pueda surtir de los mismos al extranjero de Europa, y no suceda lo que hoy, que todos menos la madre patria participan de los beneficios que con frecuencia producen las alteraciones de los grandes centros mercantiles.

4.° Desestancar la sal y el tabaco, y vender las minas de cobre, azogue y mas que posea el Estado.

5.° Reformar el Arancel de Aduanas excluyendo de él una porcion considerable de artículos que no influyen nada en la industria nacional, y dan mas que hacer á las oficinas del Estado que lo que producen.

6.° Establecer derechos de introduccion puramente fiscales sobre la generalidad de los artículos, y solo protectores, pero nunca prohibitivos, en favor de las industrias nacionales cuyo desarrollo sea posible en el país.

7.° Simplificar la tramitacion de los adeudos para que no roben un tiempo precioso, haciendo desaparecer ese sistema de desconfianza y sospecha que hoy predomina en ella y lastima la honra, la lealtad del introductor, y hasta del mismo empleado; y

8.° Abolir la contribucion de consumos, y no pudiendo hacerlo de una vez por no permitirlo en el momento las necesidades del Estado, modificarla en seguida en términos que la hagan llevadera, suprimiendo á todo trance el llamado ramo volante, que es el que mas da que hacer, menos produce y mas vejatoria y odiosa la hace.

Con estas medidas y otras que personas mas ilustradas que yo sabrán proponer á la consideracion del Gobierno, no dudo que la faz de España cambiaria antes de mucho. La riqueza y el bienestar cundirian por todas partes, y la nacion, hoy empeñada y desacreditada en las bolsas extranjeras, pronto saldria de su abatimiento y brillaria entre las mas aventajadas. Sin libertad no hay comercio posible; arribemos á ella por una transicion prudente y no precipitada, no sea que su misma exhuberancia nos ahogue; marchemos con paso seguro y decidido por el camino de las reformas, pero dando tiempo para que los intereses que se han creado á la sombra del funesto sistema que hoy rige se preparen para entrar en ventajosa competencia con los productos extranjeros.

La prohibicion, las leyes restrictivas son á la industria lo que las estufas á las plantas; las que se crian al abrigo de ellas son siempre raquíticas, y si llegan á dar fruto es un fruto insípido y costoso, al paso que las que se cultivan al aire libre y son combatidas por los vientos, las lluvias, los granizos, las heladas y los rigores del sol adquieren lozanía, se multiplican y mejoran.

La proteccion tiene además en contra suya el contrabando que ningun Gobierno por fuerte que sea puede reprimir completamente. Francia, Portugal, Gibraltar y Marruecos están inundando nuestro país con efectos que no pasan por las Aduanas, no bastando todo el celo del resguardo aunque se aumentase su número para impedirlo.

Un célebre economista francés describe la inutilidad de la represion del contrabando en la siguiente estrofa, que como fin de estas observaciones me permitiré verter al castellano:

Del palacio á la choza
Tiene libre entrada;
Si la ley le persigue,
El pueblo le ampara.

Madrid 11 de Mayo de 1866.=Augusto J. de Vila.


Digitized by Google

NÚMERO 2.

Datos remitidos por el Sr. D. Pablo María Tintoré, de Barcelona, segun lo convenido en la sesion del dia 7 de Mayo

ESTADO *comparativo del coste de salarios, manutencion, carbon, reparaciones, etc, entre tres buques de vapor de diferentes capacidades.*

	BUQUE DE		
	600 toneladas. (A) Reales vellon.	1.100 toneladas. (B) Reales vellon.	2.000 toneladas. (C) Reales vellon.
GASTOS DE SALARIOS, AL MES.			
1 Capitan	1.600	1.600	1.600
1 Piloto 1.°	800	800	800
1 Idem 2.°	600	600	600
1 Contramaestre	600	600	600
1 Maquinista 1.°	1.400	1.400	1.400
1 Idem 2.°	1.000	1.000	1.000
1 Idem 3.°	800	800	800
1 Carpintero	360	360	360
7 Marineros á 300 rs.	2.100	2.100	2.100
5 Idem mozos á 260	1.300	1.300	1.300
6 Fogoneros en el vapor A,=7 en el vapor B y 9 en el vapor C, á 360 rs.	2.160	2.520	3.240
2 Paleros en el vapor A, y 3 en los vapores B y C, á 260 rs.	520	780	780
1 Mayordomo	500	500	500
1 Cocinero	500	500	500
1 Marmiton	200	200	200
2 Camareros á 160 rs.	320	320	320
	14.760	15.480	16.100
GASTOS DE MANUTENCION, AL MES.			
6 Oficiales y maquinistas á 320 rs.	1.920	1.920	1.920
2 Contramaestres y carpinteros á 240 rs.	480	480	480
Marineros y fogonistas, unos con otros á 200 rs.	5.000	5.400	5.800
Total de salarios y manutencion	22.160	23.280	24.300

Digitized by Google

Supongamos que cada uno de dichos buques haga cinco viajes al año entre Inglaterra y España á otro punto del Mediterráneo, y que en viaje redondo empleen 24 dias de consumo de carbon.

El vapor	A	consume al dia	18	toneladas,	en 24 dias 432.
»	B	»	23	»	en 24 dias 552.
»	C	»	28	»	en 24 dias 672.

			Reales.
De este carbon compra para cada viaje, en............	Inglaterra..	El vapor A 200 toneladas á 60 rs. que importan......	12.000
		» B 280 » »	16 800
		» C 370 » »	25.200
	España....	El vapor A 232 toneladas á 180 rs. que importan.....	41.760
		» B 272 » »	48.960
		» C 302 » »	54.360
Sebo, aceite y otros gastos, por viaje... ..		El vapor A..................................	5.000
		» B..................................	6.000
		» C..................................	7.000
Gastos de entretenimiento al año, calculado 5 por 100 de interes al capital y 5 por 100 de seguro á pérdida total sobre el valor de...	70.000	pesos vapor A..........................	140.000
	115.000	» » B..........................	230.000
	170.000	» » C..........................	340.000
Cada 5 á 6 años se deben cambiar las calderas, pero como el coste de las calderas nuevas y el quitar las viejas y poner las nuevas no es mucho mayor en proporcion en buques grandes, cada año es forzoso formar un fondo de reserva que puede calcularse...		Vapor A..................................	60.000
		» B..................................	75.000
		» C..................................	90.000
Manutencion y salarios, al año............		Vapor A..................................	265.920
		» B..................................	279.360
		» C..................................	291.600
Carbon y aceite, cinco viajes al año........		Vapor A..................................	293.800
		» B..................................	358.800
		» C..................................	437.800
Sale por tonelada el gasto al año......		Vapor A..................................	1.266
		» B..................................	858
		» C..................................	580

De estos datos resulta que el coste al año por salarios, manutencion, carbon y demas anotados, es:

En buques de carga de		600	toneladas	1.266	reales por año, y por viaje	253	reales.
»	»	1.100	»	858	»	172	id.
»	»	2.000	»	580	»	116	id.

Debo advertir que en este estado *he dejado de incluir todos aquellos gastos* que aumentan poco mas ó menos su importe en la proporcion del número de toneladas, como son faros, fondeaderos, obras de puertos, derecho de docks, consulados, etc., etc.

En España la mayoría de buques de vapor que se dedican al tráfico con Inglaterra son por término medio de 600 á 900 toneladas de carga, pues de 1.100 solo hay dos, y dos ó tres de los de 600 ó menos.

La mayoría de los vapores ingleses que viajan entre Inglaterra y Turquía, Egipto, Grecia, Trieste ó Italia son de 1.500 á 2.500 toneladas.

Conforme se ve por el presente estado, un vapor de 2.000 toneladas puede conducir géneros á 150 rs. ganando, miéntras otros de menor porte perderian á este precio y tendrian que arrinconarse. Este cálculo está fundado contando que salga el vapor completamente cargado de Inglaterra, pero en el supuesto que únicamente saliere con 3/4 de carga tendriamos que el de

600	toneladas	le quedaria un vacío de	150
1.100	»	»	275
2.000	»	»	500

Como el gasto de los vapores es el carbon, y en Liverpool, punto que me he fijado como de partida, cuesta á 3 pesos fuertes tonelada, dejaria de comprar en España todo el que allí cargase en sus bodegas.

El de 600 toneladas debería comprar en España 232 pero como en Liverpool habria cargado.............................. 150

Solo debería comprar...................... 82 á 180 rs. que importan 14.760 rs.

El buque de 1.100 toneladas debería comprar 272 pero como en Liverpool habria cargado............................. 272

habria cargado un exceso de............. 19 toneladas, que calculándole un flete 100 rs. importa 1.900

El buque de 2.000 toneladas debería cargar en España 302
Cargaria en Liverpool el hueco de la carga.......... 500

Habria cargado demas........................... 198 toneladas, que calculando un flete de 100 reales tonelada habria adelantado.. 19.800 rs.

Los cinco viajes de cada año del vapor A dan un resultado *en contra* de 5 × 14.760 = 73.800
» B » *en beneficio* 5 × 1.900 = 9.500
» C » » 5 × 19.800 = 99.000

Vese claramente que ni viniendo completamente cargado ni viniendo con ¾ de carga podríamos sostener la competencia.

He fijado el flete de carbon 100 rs. tomando por tipo el flete de Cardiff, Newcastle á Barcelona, pero como los grandes vapores no harian carbon en Barcelona sino en Malta ú otros puntos del Mediterráneo, cuyos fletes les costaria 30 rs. menos por tonelada, sería áun una mayor ventaja que tendrian los grandes vapores solo los españoles.

A las personas que no estén muy versadas en precios de vapores les parecerá extraño que haya fijado

70.000	pesos fuertes	á uno que carga		600	toneladas.
115.000	»		»	1.100	id.
170.000	»		»	2.000	id.

A primera vista parecerá que el coste de los vapores grandes es en proporcion menor respectivamente á los pequeños por el número de toneladas.

Al fijar los precios se ha partido de la base de un buque mas bien destinado á carga que á pasajes.

En un vapor, sea grande ó pequeño, hay muchísimas cosas cuyo coste es enteramente igual, como son las cámaras, despensas, rancho, etc., etc., debiendo tenerse tambien presente que un buque de 1.000 toneladas de carga no tiene doble medida de construccion que uno de 500, pues el espacio que ocupan las máquinas, carboneras, despensas, cámaras, etc , no aumenta de mucho del uno al otro.

Pablo María Tintoré.

Digitized by Google

NÚMERO 3.

Contestacion á las preguntas hechas á los Sres. Portilla hermanos y White, de Sevilla, por el Sr. Corroza (de la Comision), en la sesion del 8 de Mayo.

Costo *que tiene en España construir una máquina horizontal, fija, alta presion de 20 caballos, bajo el supuesto de ser libre de derechos el material y combustible.*

			Reales vellon.	
6.000	kilógramos hierro colado	»		
780	Idem merma, á razon de 13 por 100	»		
6.780	kilógramos, su precio á 411,90 rs. los 1.000 kilógramos	»	2.392	58
500	kilógramos coke, á 214 rs. los 1.000 kilógramos	»	107	
840	kilógramos hierro dulce	»		
109	idem merma, á 13 por 100	»		
949	kilógramos hierro dulce, á 969 rs. los 1.000 kilógramos	»	921	60
800	kilógramos bronce	»		
124	idem merma, á 13 por 100	»		
924	kilógramos bronce, á 12 rs. el kilógramo	»	11.088	
5.910	kilógramos chapa de hierro para la caldera	»		
709	idem merma, á 13 por 100	»		
6.619	kilógramos chapa, á 1.392,06 rs. los 1.000 kilógramos	»	9.217	19
	Costo del material		23.726	37

Digitized by Google

		Reales vellon.
Costo del material, segun el estado anterior		23.726 37
Mano de obra de la máquina	Taller de moldería y fundicion 600; Derecho de tornos 479 42; Idem de carpintería 200; Idem de fraguas 248 10; Idem de cerrajería 392 20; Idem de ajustes 2.099 50	4.019 22
Mano de obra de la caldera		2.800
Gastos de reparaciones sobre 53.500 rs., 5 por 100		2.675
Dichos generales en que se comprenden contribuciones, sueldos de ingenieros, peones, contramaestres de talleres, porteros, fogoneros, comisiones, corretajes, pérdidas por deudas, etc., 6 por 100		3.210
Direccion y administracion, 10 por 100		5.350
Costo		41.780 59
Utilidades sobre 53.000 rs., precio de venta, 20 por 100		10.600
Rs. vn		52.380 59

COSTO *que tiene la introduccion en España de una máquina igual á la anterior hecha en España, bajo el supuesto de ser libre de todo derecho.*

	Reales vellon.
Su costo en Inglaterra	40.000
Embalaje de la máquina	1.000
Comision 5 por 100 sobre 41.000	2.050
Seguro sobre 43.050, 1 por 100	430 50
Flete de la máquina sobre 7.640 kilógramos, á 35 schelines por 1.000 kilógramos	1.337
Dicho de la caldera sobre 5.910 kilógramos, á 70 schelines los 1.000 kilógramos	2.068 50
Costo de la máquina y caldera puestas en España	46.886
Costo de la construida en España	52.380 59
Tiene de mayor costo el construirlas en España	5.493 59

De consiguiente, para poder competir con los constructores extranjeros necesitamos que en el caso de recibir libres de derechos los materiales y combustibles se imponga á las máquinas un derecho equivalente á aquella diferencia, lo que equivaldria á que debe imponérselas 14 por 100 sobre su primitivo costo de 40.000 rs.

Las causas de salir mas cara la construccion en España son:

1.ª Ser mucho mayor el costo de los establecimientos que en Inglaterra.

2.ª Que siendo mucho menor el trabajo que se produce en el año por falta de demanda del que podria producirse si aquella fuera mayor, los gastos generales de reparacion, direccion y administra-

Digitized by Google

cion salen mucho mas caros por pesar sobre una suma de trabajo mucho menor que sobre la que pesarian en Inglaterra.

De lo que resulta que el tanto por ciento que hay que cargar á cada construccion tiene que ser mayor, y áun así el capital empleado en el establecimiento dará menos interes que daria en Inglaterra.

Costo *que tiene en España construir la misma máquina en el supuesto de satisfacer los actuales derechos por el material y combustibles.*

		Importe de los derechos. — Reales vellon.	Importe del material. — Reales vellon.	TOTAL. — Reales vellon.
6.000	kilógramos hierro colado	»	»	
780	idem merma	»	»	
6.780	kilógramos, á 411,90 los 1.000 kilógramos	»	2.392 58	3.450 26
	Derechos, á 16,60 los 1.000 kilógramos	1.057 68	»	
500	kilógramos coke, á 214 los 1.000 kilógramos	»	107	123 35
	Derechos, á 32,50 los 100 kilógramos	16 25	»	
840	kilógramos hierro dulce	»	»	
109	idem merma	»	»	
949	kilógramos, á 969 los 1.000 kilógramos	»	921 60	1.662 76
	Derechos, á 78,10 los 100 kilógramos	741 16	»	
800	kilógramos bronce	»	»	
124	idem merma	»	»	
924	kilógramos, á 12 rs. el kilógramo	»	11.088	11.088
5.910	kilógramos chapas	»	»	
709	idem merma	»	»	
6.619	kilógramos, á 1.392 rs. los 1.000 kilógramos	»	9.217 19	12.394 67
	Derechos, á 48 rs. los 100 kilógramos	3.177 48	»	
		4.992 57	23.726 37	28.718 94

Mano de obra de la máquina.

Taller de moldería y fundicion	600	4.019 22
Idem de tornos	479 42	
Idem de carpintería	200	
Idem de fragua	248 10	
Idem de cerrajería	392 20	
Idem de ajustes	2.099 50	
Suma		32.738 16

Digitized by Google

	Reales vellon.
Suma anterior	32.738 16
Mano de obra de la caldera	2.800
Gastos de reparacion sobre 59.000 rs., valor en venta, 5 por 100	2.950
Dichos generales, idem 6 por 100	3.540
Direccion y administracion 10 por 100	5.900
Rs. vn	47.928 16
Utilidad sobre 59.000 rs., 20 por 100	11.800
Rs. vn	59.728 16

Costo *de la misma máquina traida de Inglaterra, bajo el supuesto de que pagase á su introduccion en España el* 30 *por* 100 *de derechos sobre su primitivo costo y en bandera extranjera.*

	Reales vellon.
Costo de la maquinaria y caldera puestas en España antes de adeudar, fólio 308	46.886
Derechos sobre 40.000 rs., costo primitivo, 30 por 100	12.000
Costo total puestas en España	58.886
Costo de construirlas en España, bajo el supuesto de satisfacer los materiales y combustibles los derechos actuales, segun queda dicho	59.728 16
Tiene de mayor costo la construccion en España	842 16

Siendo esta diferencia insignificante, puede decirse que en el caso de quedar subsistentes los actuales derechos en el material y combustibles con la imposicion de 30 por 100 de derechos á la importacion de la maquinaria, quedan nivelados los constructores extranjeros con los españoles.

La imposicion del 30 por 100 sobre la máquina daria el resultado siguiente:

	Reales vellon.
1.° Que el Estado percibiria	12.000
2.° Que la fabricacion de hierro quedaria protegida con	4.992 57
3.° Que la de maquinaria quedaria con	7.007 43
	12.000

Digitized by Google

Por último presentamos el resultado que da la construccion de máquinas bajo el régimen de los actuales Aranceles.

		Reales vellon.
Costo de construir la máquina pagando los derechos del material y combustibles.......		59.728 16
Costo de la máquina traida de Inglaterra antes de satisfacer los derechos.	46.886	48.086
Derecho en bandera extranjera sobre 40.000 rs., costo primitivo, 3 por 100.	1.200	
Experimenta de pérdida el constructor español..............................		11.642 16

Creemos haber demostrado que al pedir la imposicion de 30 por 100 sobre el valor primitivo de las máquinas no hemos pedido mas que lo estrictamente necesario para igualarnos con los constructores extranjeros, si como creemos debe hacerse, se conservan los actuales derechos sobre los materiales y combustibles para no arruinar las importantes industrias ferreras y mineras de carbones.

Debemos observar que el tipo de 30 por 100 lo consideramos imponible á las máquinas importadas en bandera extranjera.

Nota. La utilidad que tenemos fijada sobre el producto de nuestros trabajos, ó sea sobre el valor en venta, es de 20 por 100.

Siendo el importe del trabajo anual 2.400.000 rs., el 20 por 100 sobre esta cantidad ascenderia á reales 480.000, de modo que siendo el capital que tiene empleado el establecimiento rs. vn. 10.648.000, aquella utilidad corresponde á un interes de 4 $^1/_2$ por 100, el cual es sumamente corto comparado con el de 9 á 10 por 100 que se obtiene á préstamo con garantía, resultando una verdadera pérdida en la construccion de máquinas, quedando además sin compensacion el gran riesgo de los capitales empleados en esta industria.

Hemos manifestado nuestra opinion de que para evitar el fraude de que se declaren las máquinas por un valor menor que el primitivo costo, convendria fijar el derecho sobre su peso en vez de hacerlo sobre su valor.

	Reales vellon.
Si se adoptase este sistema, y en el caso de haberse aceptado como tipo del derecho que la maquinaria debe pagar el 30 por 100 pedido, deberia imponerse en rs. vn. 85 por 100 kilógramos de peso en las máquinas horizontales fijas y alta presion, porque siendo de este sistema la que hemos presentado para ejemplo, y teniendo de peso 14.112 kilógramos, su derecho importaria..........	12.000 30
Que sería justamente el equivalente al que debiera pagar esta máquina, ó cuyo valor primitivo es de 40.000 rs. con 30 por 100..........	12.000
En las máquinas de alta y baja presion, con condensacion y balancin, así como en las de presion media con las mismas condiciones entra mucho mas material que en las horizontales y de alta presion, segun está demostrado en la máquina que del segundo sistema han presentado, por ejemplo, los directores de Maquinista de Barcelona, que	

Digitized by Google

Reales vellon.

siendo de 25 caballos, tiene de costo 100.000 rs., y lleva 62.740 kilógramos de material, de modo que si hubiese de pagar el derecho de 30 por 100 sobre su valor de 100.000 rs. importaria..	30.000
Y para obtener esta cantidad aproximadamente bastaria imponer el derecho sobre las de estos dos sistemas de 47,80 rs. por 100 kilógramos de peso, que siendo de 62.740 kilógramos producirian..	29.989 62

Es decir, próximamente igual á lo que produciria el 30 por 100 sobre los 100.000 rs. de su valor.

Debe, pues, en nuestro concepto adoptarse para la imposicion del derecho en las máquinas de vapor por peso dos tipos: el uno las máquinas simples horizontales y de alta presion, y el otro las mas complicadas de alta y baja presion con condensador y balancin, pues de otro modo no podria encontrarse una cantidad que proteja con la debida igualdad á las pertenecientes á cada uno de estos sistemas de construccion.

Digitized by Google

NÚMERO 4.

La Maquinista terrestre y marítima de Barcelona.

Estado *comparativo de los resultados gravosos ó beneficiosos para la industria de construccion de maquinaria en España adeudando las máquinas extranjeras y las primeras materias con arreglo á los Aranceles vigentes, en el supuesto de regir cualquiera de las modificaciones que se indicaron en sesion oral de 8 de Mayo último ante la ilustre Comision arancelaria, sirviendo de tipo la máquina de vapor de 25 caballos, sistema de mediana presion de la relacion de máquinas inserta en el cuaderno de la Maquinista terrestre y marítima de 17 de Febrero de 1866.*

MÁQUINA DE VAPOR DE 25 CABALLOS DE MEDIANA PRESION Y CONDENSACION CON SU CALDERA DE IGUAL POTENCIA Y MOVIMIENTO DE BALANCIN.

SEGUN LA ACTUAL LEGISLACION ARANCELARIA.

	Reales vellon.	
El precio de venta de la referida máquina de 25 caballos es en nuestro establecimiento	124.000	
Pero préviamente se han pagado á la Hacienda pública por razon de derechos de las primeras materias consumidas y empleadas en su construccion	14.932	83
El precio de venta de la misma máquina de 25 caballos en el extranjero, es de	100.000	
pero contándose el insignificante derecho de introduccion, que solo es de	2.000	

los extranjeros se atemperan á nuestros precios, ellos beneficiando lo regular y nosotros apenas nada, como es notorio.

SEGUN LAS MODIFICACIONES DE QUE SE HABLÓ.

	Reales vellon.
Suponiendo de libre entrada todos los artículos primeras materias de nuestra industria, y subsistiendo el derecho del 2 por 100 de introduccion hoy vigente, podria este establecimiento vender la máquina de vapor referida sin beneficio, por	110.000
La diferencia de precio entre la máquina española y la extranjera seria de	10.000
y deduciendo el derecho impuesto que pagaria la extranjera	2.000
Quedaria aún gravada nuestra industria con la diferencia en	8.000



MODIFICACION PROPUESTA.

Subsistir los derechos actuales de las primeras materias y elevar el de las máquinas al 30 por 100.

	Reales vellon.
El precio de venta de la referida máquina de 25 caballos en nuestro establecimiento hemos dicho ser de..	124.000
Y solo á expensas de sacrificios y casi ningun lucro sostenemos alguna que otra vez la preferencia en el mercado propio por patriotismo del comprador.	
Imponiendo el derecho de 30 por 100 á la máquina extranjera, y contando el precio de compra en rs. 100.000, resultaria de coste........................	130.000
Lo cual daria una diferencia á favor de la construccion española de.............	6.000

La conclusion obvia en los anteriores cálculos es á nuestro entender:

1.° Que la legislacion actual arancelaria es perjudicial en todos conceptos á nuestra industria.

2.° Que la modificacion de supresion de derechos sobre las primeras materias minoraría tan solo la desventaja actual, como se ha demostrado, resultando empero perjudicial en gran manera á las industrias elementales, al Erario y al país;

Y 3.° Que la modificacion de continuar rigiendo los actuales derechos sobre las primeras materias y elevar el impuesto sobre la maquinaria extranjera ha de reportar frutos importantes á todos en su parte relativa, como se dijo en el acto de la informacion verbal.

Barcelona 31 de Enero de 1867.=Martin Arolas.

Digitized by Google

NÚMERO 5.

Respuestas al interrogatorio, dadas por los dueños de la fundicion de «San Antonio», en Sevilla, como constructores de máquinas.

A LA PREGUNTA 1.ª Las herramientas destinadas á la construccion de máquinas que tenemos en nuestro establecimiento, son:

Tornos mecánicos.
Dichos de plataforma.
Máquina de cepillar.
Idem de barrenar.
Idem de taladrar.

Estas herramientas funcionan impulsadas por una máquina de vapor, fuerza de 12 caballos nominales, construida en el establecimiento.

	Escudos.
El capital que representa el establecimiento por sus diferentes útiles, herramientas y modelos, es de	70.000
El de las primeras materias, como hierros en lingote, dulce en barras, planchas, tubos, carbones, bronces y otras diferentes	20.000
Los gastos de conservacion	2.000
Los generales de jornales, direccion y administracion	60.000

A LA 2.ª No puede fijarse el número de caballos que produce anualmente nuestra fábrica, porque se ocupa poco de este trabajo en razon á las pocas demandas que de él se hacen por las causas de todos conocidas; se han hecho varias máquinas de distinta potencia; podemos construir hasta de 50 caballos nominales si se nos encargan, y una totalidad de 200 caballos anuales: el aumento de trabajo puede variar considerablemente cuando las fábricas se ven con grandes demandas: la mayor parte de las forjas que necesitamos se hacen en las fraguas del establecimiento.

A LA 3.ª Los materiales y combustibles que empleamos en la construccion son de procedencia extranjera, porque del reino no pueden obtenerse tan buenas calidades ni á tan bajos precios, á pesar del excesivo derecho que pagan y los grandes gastos que hacen hasta el establecimiento.

Digitized by Google

HIERRO EN LINGOTES.

	Lib. esterlinas.	Equivalentes á escudos mils.
120 toneladas de hierro en lingotes, marca *Glengarnok* núm. 1 en Glasgow, cada tonelada con seguro y gastos de embarque..............	364	
Flete á 20 schelines por tonelada en buque inglés.............	120	
	464	4.640
Derechos de las 120 toneladas, ó sean de 122.890 kilógramos, cada 100 kilógramos 1 escudo 560 milésimas..............................		1.917 084
Total......................		6.557 084
Resultado, cada quintal métrico.....................		3 776
Idem id. con derecho............................		5 368

Hay otras clases y marcas mas baratas, mas estas suele importarlas el comercio economizando la diferencia del precio de 1 á 6 schelines por tonelada; las fábricas consumen la mejor porque es lo que mas conviene á sus intereses, siendo como es insignificante la diferencia del precio.

HIERROS FORJADOS.

El precio del hierro dulce en barras de las mejores marcas sobre este muelle, es como sigue:

	Lib. esterlinas.	Equivalentes á escudos mils.
15 toneladas de hierro forjado surtido desde $^4/_8$ pulgada de grueso hasta 2 pulgadas, procedente de Glasgow, puesto franco á bordo, á libras 9.	135	
Flete hasta Sevilla de 20 schelines por buque..................	15	
	150	1.500 »
Derechos de 15 toneladas, ó sean 15.225 kilógramos, cada 100 kilógramos á 9 escudos 115 milésimas..............................		1.387 758
Total..................		2.887 758
Resultado de cada quintal métrico sin derechos..........................		10 150
Idem id. con derechos..		19 »

El de planchas con destino á la fabricacion de calderas de máquinas de vapor, depósitos de líquidos, etc., debe llamar la atencion de la Comision por muchos conceptos; por el mucho consumo que se hace de este artículo, su excesivo derecho, y porque las fábricas del reino no producen ni cantidad, ni clases, ni tamaños suficientes para las diferentes aplicaciones.

Digitized by Google

PLANCHAS DE PRIMERA CLASE.

	Lib. esterlinas.	Equivalentes á escudos mils.
El precio de las planchas que se emplean en la construccion de las calderas de vapor, marcas de primera clase, fabricadas expresamente para resistir al fuego sobre este muelle, es de 15 toneladas, planchas para calderas de vapor procedentes de Glasgow con mas de 6 milímetros de grueso, franco á bordo, á 20 libras....	300	
Flete hasta Sevilla, á 20 schelines....	15	
	315	3.150 »
Por derechos de 15 toneladas, ó sean 15.225 kilógramos, á cada 100 kilógramos 4 escudos 800 milésimas....		730 800
Total....		3.880 800
Resultado de cada quintal métrico sin derechos....		20 850
Idem id. con derechos....		25 525

La de planchas de buenas marcas para construir las partes de calderas que están fuera de la accion del fuego de diferentes tamaños y gruesos, vale:

PLANCHAS DE SEGUNDA CLASE.

	Lib. esterlinas.	Equivalentes á escudos mils.
15 toneladas planchas para calderas procedentes de Glasgow, de mas de 6 milímetros de grueso, franco á bordo, á 12 libras....	180	
Flete hasta Sevilla, á 20 schelines....	15	
	195	1.950 »
Por derechos de 15 toneladas, ó sean 15.225 kilógramos, cada 100 kilógramos 4 escudos 800 milésimas....		730 800
Total....		2.680 800
Resultado, cada quintal métrico sin derechos....		12 760
Idem id. con derechos....		17 620

Digitized by Google

CHAPAS HASTA EL NÚM. 20 DEL CALIBRADOR INGLÉS, DE MENOS DE 6 MILÍMETROS DE GRUESO.

	Lib. esterlinas.	Equivalentes á escudos mils.
15 toneladas chapas de hierro para chimeneas, estufas y otros usos, procedentes de Glasgow, franco á bordo, cada tonelada 9 libras.......	135	
Flete hasta Sevilla, á 20 schelines tonelada....................	15	
	150	1.500 »
Por derechos de 15 toneladas, ó sean 15.225 kilógramos, cada 100 kilógramos 7 escudos 200 milésimas....................................		1.096 200
Total....................		2.596 200
Resultado, cada quintal métrico sin derechos..............................		9 868
Idem id. con derechos..		17 »

Veamos ahora los precios de las mismas materias en las fábricas del reino.

Hierro en lingotes del reino, no se conoce en Andalucía otra clase que el que se destina para las minas.

Hierros forjados surtidos de regular clase, tienen en esta bastante aceptacion los de la ferrería de la Felguera, en Astúrias, propiedad de los Sres. Duro y Compañía; su precio, término medio, es de 20 escudos el quintal métrico en el puerto de Gijon. Planchas de primera y segunda clase, no hay en esta plaza otras clases que del extranjero. Del mismo modo sucede con las chapas hasta el número 20 de que hacemos mencion.

A LA PREGUNTA 4.ª El número de operarios varía con frecuencia; por término medio sostenemos 130, incluyendo en estos 20 aprendices. Por espíritu de patriotismo y amparo á la clase no tenemos en nuestro establecimiento ni un solo extranjero, desde el Director facultativo hasta el peon todos son españoles, lo decimos con orgullo: los jornales en lo general son altos, particularmente los de la clase de

	Reales vellon.
Ajustadores que se pagan de..................................	20 á 30
Cerrajeros..	14 á 20
Moldistas..	15 á 30
Bocas de fragua ó forjadores..................................	16 á 24
Peones con diferentes destinos................................	7 á 10

La localidad, si bien reune gran número de operarios del ramo, no puede proporcionar muchas veces los que necesitan las fábricas, porque los talleres de las vias férreas y arsenal de la Carraca ocupan muchos con aumento en los jornales; estamos seguros que si la industria constructora prosperase y las fábricas tuvieran constantemente trabajo, el número de operarios se aumentaria confiados en la estabilidad y seguridad de que sería difícil que este llegara á faltar en las diferentes fábricas de la capital.

A LA 5.ª Como hemos dicho, nuestro establecimiento no está dedicado á las grandes construcciones de máquinas para el Estado, y sí para las que necesitan las demas industrias y algunas composiciones y reparaciones de vapores de este rio; en 1864 y 1865 hemos reparado las máquinas y cascos de los vapores *Elisa* y *Luis,* de la sociedad de Casanovas y Compañía, y del *San Rafael* de propiedad particu-

Digitized by Google

lar; á este último se reparó su fondo y caldera poniendo á esta tubos nuevos; sentimos decir que estas composiciones y reparaciones no pueden ser baratas por una razon muy natural, porque tenemos que hacerlas con tubos y planchas de hierro que han pagado un excesivo derecho; cuestan 15 ó 20 por 100 mas de lo que debieran.

A las preguntas 6.ª y 7.ª Los trabajos de reparacion de buques son siempre mas caros que los de máquinas en general, porque son pocos los operarios que saben trabajar en buques, y porque hay que emplear siempre las materias mas caras, como chapas, tubos, etc., y para estas, trasmisiones, engranajes y demas obra fundida; además los jornales se pagan en los buques mas caros que en tierra, debiéndose calcular que la diferencia ascenderá á 20 por 100; mas esta puede reducirse en gran parte el dia que podamos obtener las primeras materias, las planchas, los tubos y hierros forjados mas baratos; el remedio puede venir por estos medios.

A la 8.ª Las causas que han impedido el que en España se desarrolle la fabricacion de máquinas son muy conocidas y públicas; el poderse importar del extranjero con derechos insignificantes, y las mas veces libres, gracias á los Aranceles, sistema de avalúo y franquicias á las Compañías de ferro-carriles, miéntras que los fabricantes para construir cualquier máquina tienen que servirse de primeras materias que han pagado de derechos mas de 80 y 20 por 100 de su valor en fábrica, mas los fletes y demas gastos. Para remediar este mal, para reparar esta falta hoy, porque hoy es una falta muy grande, hay un medio muy sencillo: vamos á indicarlo.

Bien que en los Aranceles publicados en 1849 se pusiera á las máquinas el 2 por 100 de derecho, en aquel tiempo fué una medida previsora, de necesidad; la industria y la agricultura necesitaban útiles para su desarrollo, y en España no habia establecimientos para construirlos ni en grande ni en pequeña escala, y por consiguiente que pudieran perjudicarse directamente con aquella disposicion, porque era contado el que hacia máquinas de vapor y muy pocos los que pudieran ayudar á la industria particular y á la agricultura; entónces, repetimos, no se podia ni se debia hacer otra cosa, y la industria y la agricultura comenzaron á aprovecharse de aquella casi franquicia, con gran ventaja suya y de la nacion, que muy pronto vió establecerse infinidad de fábricas de diferentes clases en todas las provincias; no fué la que menos participó de este beneficio la industria constructora, y debido á él se han establecido grandes fábricas y empleado grandes intereses para fomentarlas en nuestro país, y elevarlas, si es posible, á grande altura: pues bien, preciso era esperar el resultado de aquella disposicion y prever lo que pudiera suceder con ella; la industria constructora, como las demas, introdujo sus máquinas y sus herramientas para establecer sus talleres, y los estableció como para construir aquellas máquinas mismas y además las que pudiera necesitar la industria particular y la agricultura, esperando sin duda que á medida que los adelantos fueran haciendo necesario la reforma de los Aranceles el Gobierno de S. M. la llevaria á cabo á medida de las necesidades de los respectivos intereses: no ha sucedido así desgraciadamente, y la maquinaria toda sigue adeudando el 2 por 100 de su valor, que se pagará muy rara vez, porque es muy raro el que á pesar de pagar tan insignificante derecho declare las máquinas por su justo costo, y los fabricantes españoles, los que han invertido grandes capitales, toda su fortuna, y dedican el mas asíduo trabajo personal en establecer y fomentar establecimientos constructores no han merecido la mas insignificante proteccion; es decir, que las máquinas, hoy que se construyen ya en diferentes puntos de España siguen pagando el mismo derecho que cuando no se construian, que cuando no habia fábricas; esto es inconcebible: parecia natural que el Gobierno de S. M. que ha procurado reunir datos del estado de la industria constructora, que tiene antecedentes de su desarrollo y de los obstáculos que se oponen á su progreso, hubiera procurado ayudarla en su fatigosa marcha aumentando los derechos de la maquinaria, fijando su adeudo por peso para que sea verdad, á medida que la industria del país vaya progresando; para ello somos de parecer que pudiera aumentarse en 2 ó 4 por 100 cada dos ó tres años hasta un prudente límite; hariamos diferencia en las máquinas de vapor dividiéndolas en acciones de fuerza; hasta 20 caballos, por ejemplo, que pueden hacerse en muchas fábri-

Digitized by Google

cas de España, deberian adeudar un derecho; hasta 40 caballos otro, y las de mas fuerza por consiguiente; las máquinas con destino á la industria y la agricultura que no se fabrican en España deberian pagar módicos derechos ínterin no se construyan en nuestro país, mas nunca deberán ser tan módicos que bajen de los que pagan los hierros no manufacturados, como sucede. La agricultura, que no cesa de reclamar franquicias para sus máquinas, y que las vemos despachar todos los dias casi libres, no se descuida en gestionar para que sigan los derechos que hoy tienen los granos extranjeros y vivir bajo tan conocida proteccion; seamos, pues, justos y consecuentes, y procúrese nivelar las necesidades; vamos á concluir esta contestacion poniendo un ejemplo que consideramos importante.

Una máquina de vapor completa, fuerza de 20 caballos, cuesta en Inglaterra de 45 á 50.000 rs.; declarada por todo su valor adeudará por la partida 441 á razon de 2 por 100, mil reales; los hierros de que se compone esta máquina, introducidos para construirla en España, porque para ello es preciso traerlos extranjeros, adeudarán por sus respectivas partidas *siete mil y doscientos.* La Comision puede apreciar la fuerza de estos números y su trascendencia =Sevilla 20 de Febrero de 1866.=Perez, hermanos.

Digitized by Google

NÚMERO 6.

DICTAMEN emitido por los Sres. D. Leopoldo Augusto de Cueto y D. José María de Mora como indivíduos de la Comision nombrada por el Gobierno para informar acerca de la conveniencia de suprimir ó conservar el derecho diferencial de bandera con respecto á la Gran Bretaña.

MIEMBROS DE LA COMISION.

D. Leopoldo Augusto de Cueto, por el Ministerio de Estado...........	Presidente.
D. José María de Mora, por el de Fomento..........................	Vocal.
D. José de Cifuentes, por el de Hacienda..........................	Vocal.
D. Félix Ruiz Fortuni, por el de Marina...........................	Vocal Secretario.

Los indivíduos de la Comision que abajo firman, convencidos, despues de haber conferenciado con sus dignos compañeros, de que las doctrinas é inflexibles condiciones que respectivamente los animan hacen de todo punto inconciliables las opiniones de éstos con las que ellos mismos profesan en la materia sometida á su exámen y deliberacion; y viendo por consiguiente que no cabe entre los miembros de la Comision acuerdo unánime con respecto al informe que el Gobierno de S. M. reclama con urgencia, juzgan deber suyo presentar por su parte el siguiente dictámen:

La cuestion que el Gobierno de S. M. desea ilustrar por medio de la Comision de que formamos parte ha sido suscitada por una reclamacion del Gobierno Británico.

Desengañado el Parlamento inglés de que las disposiciones restrictivas contenidas en las actas conocidas con el nombre de Leyes de Navegacion, si bien no habian bastado á impedir el desarrollo marítimo nacido irresistiblemente de las condiciones particulares del territorio de las Islas Británicas, ponian no obstante estorbos graves al mayor ensanche y á la mayor prosperidad del comercio y de la navegacion, abolió en 1849 dichas actas por medio de un bill, en virtud del cual los buques de todas aquellas naciones que se presten á la reciprocidad gozan de los mismos beneficios que los nacionales, con la única excepcion del comercio de cabotaje. Una cláusula de este bill autoriza al Gabinete Británico á imponer restricciones y prohibiciones á los buques extranjeros y á las mercancías que trasporten, como represalias de las cargas á que estén sujetas en sus respectivos países las embarcaciones inglesas.

Excitada por el espíritu liberal que procura hacer reinar en sus relaciones comerciales, la Gran Bretaña dispensó desde luego á los pabellones extranjeros las mismas inmunidades que á la propia bandera, y propuso á todas las naciones una reciprocidad que habia de dar por infalible resultado el acrecentamiento recíproco del tráfico, y tambien, como consecuencia necesaria, el de la marina mercante.

La mayor parte de los Gobiernos ilustrados que áun no habian adoptado este sistema entraron en él desde luego, y los resultados han venido á demostrar el acierto de su determinacion.

Por lo que respecta á España, no ha cesado el Gabinete Británico desde que en 1850 se reanudaron las interrumpidas relaciones diplomáticas de solicitar que siguiera tan saludable ejemplo el Gobierno de S. M.; pero por causas y dilaciones puramente políticas y totalmente independientes de la cuestion misma, han sido estériles las repetidas instancias de la Gran Bretaña. Ninguna contestacion favorable ni adversa se ha dado á ellas en tan largo período, y este involuntario olvido ha movido á desconfiar al Gobierno inglés del éxito de su demanda, de tal suerte, que instigado por mociones presentadas en el Parlamento ha hecho notar al Gobierno de S. M. que desde el primer dia de 1850 disfrutan los buques españoles en los puertos de Inglaterra de las mismas exenciones que los buques ingleses, y ha solicitado de nuevo la reciprocidad, amenazando para caso de no obtenerla con las represalias á que le autoriza expresamente el mencionado bill. La realizacion de esta amenaza es en el dia inminente. Tal es en resúmen el estado actual de la cuestion.

Ahora bien: los indivíduos de la Comision que abajo firman, despues de haber reflexionado con el maduro detenimiento que tan grave asunto requiere acerca de las ventajas ó inconvenientes que bajo diferentes aspectos pueda acarrear á los intereses nacionales la aceptacion de la propuesta inglesa, no titubean en declarar que, en su dictámen, no hay razon alguna plausible para negarse á una concesion que recomienda la buena correspondencia internacional, que aconsejan las experiencias y los sanos principios de la ciencia económica, y que imperiosamente reclaman los intereses bien entendidos del comercio español.

Examinaremos la cuestion bajo dos aspectos, los mas esenciales y mas inmediatamente hermanados con los intereses positivos de nuestra nacion:

Aspecto económico. Es el primero de estos el aspecto propiamente económico, esto es, el de la influencia que pueda ejercer la supresion ó conservacion del derecho diferencial de bandera en la prosperidad del comercio, y por consiguiente en la de la industria y la agricultura de España.

Aspecto marítimo. El segundo se refiere á la causa misma que, donde quiera, ha dado orígen en tiempos ya pasados al establecimiento de los derechos diferenciales, á saber: el mal entendido propósito de proteger por este medio el ensanche de la marina mercante nacional.

La cuestion de si está ó no en los intereses del tráfico el derecho diferencial de bandera, parece á los Comisionados que firman tan obvia y de tan evidente claridad, que juzgan que formar de ella objeto de una duda es hacer retroceder á su infancia la ciencia económica, que ya no camina en una esfera nebulosa de hipótesis y vagas teorías, sino que se apoya y robustece continuamente en el firme terreno de los números y de los hechos.

La falsa apariencia de proteccion que por desgracia lleva consigo la legislacion restrictiva producia en otro tiempo tal alucinamiento, que se creia que *proteger directamente* por medio de derechos diferenciales á la marina nacional era *proteger indirectamente* al comercio. Ha sido siempre deplorable achaque de los que juzgan que el sistema llamado *protector* protege, anteponer un interes secundario al interes principal, sacrificar el provecho de todos al provecho de algunos pocos. En el dia es insostenible la doctrina que de hecho tiende á hacer prevalecer la utilidad del constructor ó del fabricante sobre la utilidad del consumidor. Y en una nacion como la nuestra, donde la marina mercante es de todo punto insuficiente para las necesidades de la importacion y áun de la exportacion, ¿qué otra cosa es gravar con derechos diferenciales los pabellones extranjeros sino encarecer las mercancías é imponer de este modo á los consumidores una especie de contribucion, que, como todas las trabas fiscales innecesarias solo se encamina á privar á las clases menos acomodadas de goces que aumenten su bienestar y su cultura; á complicar nuestro sistema de fiscalizacion aduanera; á entorpecer el tráfico y con él la exportacion de productos españoles, consecuencia segura y natural de la importacion extranjera; y por último á suscitar entre España y las demas naciones esas represalias, esas guerras de aranceles que causan desdoro y aislamiento, y que empiezan por frustrar hasta las mismas soñadas ventajas de los sistemas diferenciales y restrictivos?

Digitized by Google

Hoy que la enseñanza irrecusable de la estadística comercial y las aplicaciones que de ella han hecho á la ciencia y á la legislacion los mas sabios escritores y los mas ilustres estadistas, ha venido á demostrar: primero, que la libertad y las facilidades prácticas son el alma del comercio; segundo, que cuando las condiciones locales son favorables, la prosperidad comercial acarrea irresistiblemente en pos de sí, á despecho de la competencia extranjera, un acrecentamiento proporcional de la actividad industrial; y tercero, que es deplorable y ruinoso yerro aspirar empleando medidas artificiales de proteccion y de fomento á que una nacion se baste á sí propia en cualquier género de industria: hoy, repetimos, que han adquirido la certidumbre que da la experiencia estas tres grandes y fecundas verdades, el sistema diferencial no es mas que un embarazo mercantil incompatible con las tendencias y las necesidades de la época, y que solo se conserva como funesta reliquia de pasadas preocupaciones en aquellos países en que es muy difícil llevar al campo de las aplicaciones prácticas los triunfos de la inteligencia.

Aumentar los cambios y con ellos la produccion y el consumo, esto es, vender mucho y comprar mucho: he aquí la esencia del comercio.

Expontaneidad en el empleo de los capitales, seguridad política y civil, facilidad para circular y buscar mercado: he aquí sus medios. La proteccion del Gobierno en esta parte debe ser proteccion negativa; no conceder ventajas á los productores á expensas de los consumidores; no apartar á los capitales con perniciosos incentivos del rumbo libre y natural que con sagacidad superior á la de todos los gobiernos les dicta siempre el interes particular; en una palabra, *no reglamentar*, *no entorpecer*; eso es lo que vivifica y engrandece al comercio.

Bajo este punto de vista, que es el de la razon y el de la ciencia, la teoría de los derechos diferenciales es insostenible.

Si su objeto fundamental es, como se pretende, fomentar la marina mercante para contribuir á dar vida de este modo al comercio exterior, ¿cómo no se echa de ver desde luego el error de semejante idea? ¡Qué contrasentido! ¡buscar el fomento del tráfico imponiéndole trabas! (1).

El Real Consejo de Agricultura Industria y Comercio á quien se consultó sobre esta materia, dice con razon, abogando por la abolicion del privilegio de bandera, «que la marina mercante es para el comercio un *medio* y *un efecto*, y no un *medio* y *una causa.*» Esta distincion importante explica por sí sola el extravío de principio que supone el sistema diferencial. Si la marina es el *efecto* y el *comercio* la *causa*, ¿como puede parecer admisible el pensamiento de fomentar la actividad de aquella estorbando la actividad de este? ¿Qué significa, á la luz de la ciencia económica alentar un trabajo en perjuicio de otro, y coartar para aumentar un producto el manantial de donde procede?

Represalias. Pero para comprender hasta qué punto puede redundar algunas veces en quebranto de la prosperidad general el favor malamente otorgado á una industria particular, basta parar la atencion

(1) El aliciente del privilegio de bandera que atrae á los puertos ingleses algunos buques españoles produce en la práctica resultados harto desfavorables á los comerciantes y á los armadores. Véanse en prueba los hechos que mencionan la casa de Zulueta y el consulado general de España en Lóndres.

Estas son las propias palabras de la casa de Zulueta.

«Los barquichuelos, que pueden llamarse de cabotaje, que se emplean entre España é Inglaterra á la sombra del oneroso derecho diferencial de bandera recogen poco á poco sus cargamentos de los artículos mas recargados en el Arancel, y por este motivo se les paga un flete enorme. De este modo, como sucede casi siempre, para beneficiar á pocos se perjudica á gran número. Citaremos un hecho. Hemos cargado ahora en un buque español con destino á Gijon varios efectos para la fábrica nacional de Trubia al enorme flete de 70 schelines por tonelada (350 reales vn.), cuando por la quinta parte los hubiera llevado un buque inglés. El español nos ha hecho pagar hasta Gijon el mismo ó mayor flete que se lleva desde Inglaterra á Manila.»

Veamos ahora lo que escribia al Sr. Ministro de Estado el Cónsul general:

«La mayor parte de los buques españoles vienen á Inglaterra en lastre ó con cargamento de avellanas que se considera casi como lastre. Llegan estos buques, pasan los corredores sus circulares, y como jamás se verifica que se embarquen mercancías para buscar mercado en España, sino que todas ellas se expiden en virtud de órdenes de puertos españoles, resulta que los cargamentos se hacen con la mayor lentitud, y hay buque cuya permanencia en estos puertos no baja de cuatro á cinco meses (á veces seis y siete), durante los cuales se introduce la indisciplina en la tripulacion, los marineros consumen sus ganancias y se originan todos los desórdenes que son consiguientes á este estado de cosas.»

Digitized by Google

en el mayor de los males que ocasiona al comercio y á la marina misma el sistema diferencial, á saber: las represalias de las naciones extranjeras.

Si nosotros nos negásemos á conceder á la Gran Bretaña la reciprocidad que solicita, ella sabria forzarnos á otra especie de reciprocidad, imponiendo á la bandera española un recargo igual á nuestros derechos diferenciales. ¿Y cual sería la ventaja que podria reportar nuestra marina de esta reciprocidad desastrosa que está á merced de cualquier Gobierno? ¿Dónde estaria el beneficio de la proteccion si á los productos españoles trasportados en nuestros buques se impusiese en los puertos ingleses derechos equivalentes ó superiores á los de nuestro privilegio de bandera? ¿No sería esto obligar á los comerciantes á emplear exclusivamente, áun en el caso de igualdad de fletes, buques extranjeros para la exportacion de los productos españoles? El ilustrado Cónsul general de S. M. en Lóndres D. José Joaquin de Mora hizo notar en el luminoso informe que acerca de esta materia remitió al Gobierno en 30 de Setiembre de 1850, que nuestro sistema de Aranceles opone tantos estorbos á la entrada de las manufacturas inglesas, que los especuladores de la Gran Bretaña que se ocupan de la exportacion de frutos españoles, se ven en la necesidad de «enviar la mayor parte de sus buques en lastre y de saldar sus cuentas en España con dinero efectivo ó letras de cambio, en lugar de hacerlo con productos industriales.» ¿Y quién no prevé desde luego el prodigioso ensanche que cobraria la extraccion de los productos de nuestra agricultura si fueran menos rigurosas nuestras restricciones fiscales y desapareciera, entre ellas, el privilegio de bandera?

Pues si en el actual estado de cosas es tan perjudicial y evidente la pugna que existe entre los intereses del comercio de exportacion y los de la marina mercante, ¿cuánto no se agravaria la situacion de aquel si las represalias provocadas por el derecho diferencial vinieran á poner nuevos obstáculos á la extraccion de nuestros frutos? Las represalias, que acabarian por cerrar á la navegacion española los puertos de casi todas las naciones, como hoy nos cierran con gravísimos daños los de Rusia, podrian ser en Inglaterra, áun mas que en otras partes, funestas á nuestra marina mercante si se considera que aquel país es para sí y para Europa el verdadero depósito y el mercado casi obligado de gran parte de nuestros productos, como el vino de Jerez, los azogues, los azúcares, el tabaco, etc.

¡Cuán vasto y fructuoso campo ofrecerá la Inglaterra al pabellon español cuando crezca nuestra marina mercante como crece siempre impulsada por la prosperidad del comercio, y cuando su propio desarrollo y adelantamiento pongan á los navieros españoles en el caso de no exigir como ahora fletes relativamente exorbitantes!

Y no enfrene por nuestra parte la adopcion de una política comercial mas generosa el temor de la competencia marítima.

La Inglaterra misma, que pudiera con razon temerla de parte de los Estados-Unidos, de la Holanda y de otros países, ha antepuesto á toda consideracion secundaria el interes primordial del comercio, y léjos de haber dejado á su marina sin empleo la ve multiplicarse diariamente, y áun así no poder seguir el vuelo del tráfico, que habiendo hallado lucrosos caminos en las costas de la Australia y en otros puntos de la Occeanía tiene que apelar al auxilio extranjero para satisfacer las inmensas necesidades del acarreo marítimo.

Lo que ha arredrado siempre á la Inglaterra son las represalias fiscales. Con estas armas poderosas contribuyeron la Prusia y los Estados-Unidos á hacerla renunciar el sistema diferencial. Con las propias armas y ayudada de las luces de la ciencia, que van haciendo comprender á todas las naciones sus verdaderos intereses, ha logrado recientemente á su vez la propia Inglaterra decidir á Holanda, á Bélgica, á Suecia y á los Estados-Unidos de América á aceptar el principio de reciprocidad con respecto á las medidas tan liberalmente concedidas por el Parlamento Británico á la navegacion extranjera (1). Imitemos el saludable ejemplo que nos ofrecen estas ilustradas naciones.

Aspecto marítimo. Despues de cuanto acabamos de manifestar acerca del irremediable menoscabo que acarrearian las represalias á la navegacion nacional, poco nos resta que decir con respecto al

(1) Véase el Memorandum de M. Otovay de 2 de Agosto dé 1853.

Digitized by Google

último punto de vista de la cuestion presente, esto es, á la proteccion de la marina mercante por medio de los derechos diferenciales. Nosotros creemos firmemente que las intenciones de los partidarios de este sistema son tan erradas como laudables. Ya hemos visto que pretender otorgar ensanche y vuelo á la marina poniendo trabas al comercio, es caer en el error de los que intentasen facilitar el desarrollo de la rama de un árbol minando la raíz.

Entre los principios que la ciencia económica ha elevado á la esfera de verdades fundamentales, ninguno ha recibido de la estadística mercantil tan irrecusable confirmacion como esta fecunda verdad: *que la proteccion no protege, antes bien estanca y aniquila.* Su consecuencia inmediata é inevitable es entorpecer los adelantamientos de la industria y encarecer sus productos. La proteccion, segun hacia ya observar en 1824 el sabio Ministro M. Huskifson en la Cámara de los Comunes, producirá siempre completa indiferencia con respecto á la perfeccion; y el afan interesado, que es el alma de la industria y que cifra todo su esmero en producir y en vender lo mas barato posible, se entibia al impulso de las medidas restrictivas. Las escasas experiencias hechas en nuestra misma España han demostrado que hacer mas exigente la demanda pública con el goce de productos mas perfectos, facilitar á los capitales el empleo mas espontáneo y la accion mas desembarazada que sea posible, y excitar á los productores con el aguijon de la rivalidad son los únicos medios eficaces de sacar á la industria de la especie de marasmo que la acomete cuando se abisma en una indolente seguridad.

Claro es que profesando nosotros con tan plena conviccion estas doctrinas, no podemos dejar de considerar el sistema de derechos diferenciales como eminentemente perjudicial á la marina mercante, la cual, como toda industria, se estimula, crece y se perfecciona con la competencia, y que además no vive ni prospera sino con la vida y con la prosperidad del tráfico mismo.

Si de la esfera de los principios y de los raciocinios pasamos á buscar en los resultados prácticos cual sea entre nosotros el alcance de la proteccion concedida por la legislacion vigente á la bandera nacional, es difícil no advertir desde luego que esta proteccion no ha contribuido á dar el menor vigor á nuestra marina mercante. No puede negarse que esta ha crecido algun tanto en los últimos tiempos, pero sería yerro grave atribuir semejante aumento al sistema diferencial. La verdad es que recobrada España lenta pero progresivamente en los últimos años del estado de postracion á que los males públicos la habian llevado, y restablecido algun tanto nuestro decadente comercio, ha adquirido vitalidad notable el impulso industrial de la nacion. Pero ciñéndonos á nuestro comercio con la Gran Bretaña, campo tan feliz como hemos indicado para la actividad de la marina española ¿qué es lo que se observa? No cansaremos inútilmente la atencion del Gobierno de S. M. con largos datos estadísticos. Pero apuntaremos algunos hechos que no necesitan de comentario para demostrar la completa insignificancia de la marina mercante española en el tráfico entre España é Inglaterra. Resulta de los estados oficiales remitidos al Ministerio de Estado por el Consulado general de España en Lóndres:

1.° Que la bandera mercante española ocupa el duodécimo lugar entre las que se presentan en los puertos de la Gran Bretaña, y que áun en esta inferiorísima situacion la aventajan de un modo extraordinario Prusia con su limitado litoral, y hasta la misma Noruega con su notoria pobreza y su insignificante posicion mercantil.

2.° Que con respecto á la importacion de productos de España en Inglaterra, se observa el notable y elocuente hecho que hace como tal resaltar en su juicioso informe la respetable casa de Zulueta, de que siendo el vino de Jerez el artículo mas considerable de nuestras importaciones en la Gran Bretaña, é invirtiendo anualmente en los fletes los exportadores españoles unos cuatro millones de reales, que debieran quedar en provecho de nuestros navieros, casi ni una bota de vino se trasporta en buques españoles. La ventaja del derecho diferencial en los retornos no alienta, como se ve, en lo mas mínimo la navegacion nacional.

3.° Que por lo que hace al hecho correlativo de la exportacion de Inglaterra para España, basta fijar la atencion en el importantísimo artículo del carbon de piedra. La exportacion inglesa de este artículo, que excede en mucho de 100.000 toneladas anuales, se efectúa toda en buques ingleses ó en los del Norte de Europa. Los españoles no llevan ningun carbon á pesar del privilegio de bandera.

Digitized by Google

4.° Que en los diez años desde el 1840 al 1849, la importacion en Inglaterra de los productos de las Antillas, principalmente de Cuba, se efectuó en 2.118 buques ingleses, y 598 buques de otras naciones, comprendida la España. Esta no representa casi nada, porque la gran mayoría de buques pertenece á las demas naciones. España contribuye á esta importacion con unas dos docenas de buques, y esto en general de 200 toneladas.

5.° He aquí el cuadro de todos los buques españoles entrados en el puerto de Lóndres en los seis años últimos.

1847	85
1848	73
1849	75
1850	96
1851	92
1852	104

Estos datos son la confirmacion mas palmaria y concluyente de la ineficacia de los derechos diferenciales para el fomento de la marina. Situacion estacionaria y hasta retrógrada si se compara con el vuelo que toma el comercio, es lo que presenta el raquítico cuadro de la navegacion española en uno de los mercados mas seguros y activos que nos ofrece el globo: y esto en una época en que la prosperidad pública ha cobrado no poco ensanche. ¿Y habrá todavía quien confie en la proteccion de los sistemas restrictivos? (1).

El desmedido desarrollo marítimo que han tomado por el contrario todos aquellos estados que han adoptado sucesivamente los sanos principios de la tolerancia mercantil, no debe ser enseñanza perdida para España. En todos ellos, á medida que las franquicias económicas han ido fomentando el comercio se ha aumentado proporcionalmente la construccion naval. Tristes vaticinios acompañaron en Inglaterra el anuncio de la revocacion de la famosa *acta de navegacion* promulgada por Cromwell; y sin embargo y á despecho de la temible rivalidad de otras marinas, el tráfico en buques ingleses ha adquirido desde la revocacion maravilloso aumento. En Francia, donde las condiciones locales no impedian irresistiblemente como en Inglaterra la actividad pública hácia la prosperidad marítima, una legislacion *protectora* análoga á las de las actas de Cromwell no ha producido sino una marina mercante relativamente muy escasa y atrasada. Los mas eminentes economistas y las mas competentes corporaciones de aquella nacion atribuyen en parte su estancamiento marítimo á los derechos diferenciales: véanse en prueba estas notables palabras de la Junta de Comercio de Burdeos, oportunamente citadas por el Real Consejo de Agricultura. «Fuerza es desengañarse: la red de derechos protectores y diferenciales que en diversas escalas forman el intrincado laberinto de nuestra legislacion de Aduanas son causa de desfallecimiento

(1) Lo que está aconteciendo actualmente en las principales plazas de comercio debe dar seguridad completa á los que temen que la marina mercante se estenúe y perezca cuando le falte la proteccion diferencial. La emigracion á la California y á la Australia y el desmedido incremento que donde quiera va cobrando el comercio, dan poderoso impulso á la construccion naval, y sin embargo, en todas partes el número de buques es insuficiente para las necesidades del acarreo marítimo. Miles de toneladas de los cereales del Mar Negro, de Egipto, y de la Argelia, del carbon de piedra de Newastle, y de las sales de Cádiz, así como de otros productos permanecen por falta de buques estancados en los almacenes.

Hoy que el Gobierno Británico fleta embarcaciones holandesas para trasportar emigrados á la Occeanía; hoy que las banderas se confunden en dar abasto á la demanda universal, el comercio extranjero solicita hasta buques españoles para el trasporte de sus mercancías, á pesar de la elevacion de nuestros fletes.

El Cónsul de España en Marsella aplaudia recientemente «el ver empleado por primera vez durante su larga permanencia en aquel puerto el pabellon español en el tráfico de la Francia con la Rusia:» respetables casas de comercio de Cádiz han recibido poco ha demandas de buques españoles de Odessa, de Inglaterra y de Bélgica. Estas demandas, muy ventajosas para nuestros armadores, no han podido en general ser satisfechas, porque la lucha de derechos diferenciales aleja á nuestro pabellon de la mayor parte de los puertos, obligando á los navieros españoles á llevar sus buques en lastre, lo cual anula el beneficio de los crecidos fletes que se ofrecen.

Digitized by Google

y gérmen de muerte para la marina.» No se oculta á los que firmamos el presente dictámen que, otorgada á la Gran Bretaña la igualacion de bandera que solicita, sería difícil negar la misma concesion á las demas potencias marítimas que nos ofrezcan reciprocidad. La profunda conviccion que hemos manifestado de que solo removiendo las trabas del tráfico se favorece á la navegacion, hará comprender desde luego al Gobierno de S. M. que tal eventualidad no es para nosotros temor, sino esperanza. ¿Qué riesgo hemos de columbrar en que se abran á nuestra bandera los vastos mercados que le cierran y le cerrarán en lo sucesivo las represalias que provoca el privilegio diferencial? ¡Que! ¿no basta el ejemplo de la Rusia, inmenso mercado para nuestros productos tan diferentes de los suyos, cuyo Gobierno, si le ofreciéramos reciprocidad suprimiria el enorme derecho diferencial de 50 por 100 con que grava la importacion de nuestros frutos, y hace imposible la navegacion española en sus puertos?

Sería hacer agravio á la cordura y á las luces del Gobierno de S. M. insistir mas en la demostracion de materia tan evidente. Suprimir completamente el derecho diferencial de bandera en España y en sus colonias no solo con respecto á la Gran Bretaña, sino con respecto á todas aquellas naciones que nos concedan la reciprocidad, sería en sentir nuestro, bajo los aspectos diplomático, marítimo y económico, una medida tan trascendental como provechosa á los intereses de nuestra nacion. España, que ha pagado tan caro los yerros de su sistema fiscal, no debe caminar por mas tiempo aislada y á la zaga de las demas naciones, ni resistir el torrente de las grandes verdades económicas que ya empiezan á difundirse y á reinar en los pueblos mas civilizados. El Gobierno de S. M. no se negará á adoptar una medida que el mundo mercantil recibirá con aplauso, como consecuencia de una política comercial acertada y generosa; política que será siempre para el comercio, para la industria y para la marina misma manantial fecundo de riqueza y circulacion, y por consiguiente para España de prosperidad y grandeza.

Madrid 20 de Octubre de 1853.=Leopoldo A. de Cueto.=José María de Mora.

Digitized by Google

NÚMERO 7.

Dictámen emitido por los Sres. D. José de Cifuentes y D. Félix Ruiz Fortuni, como individuos de la Comision nombrada por el Gobierno para informar acerca de la conveniencia de suprimir ó conservar el derecho diferencial de bandera con respecto á la Gran Bretaña.

En el Parlamento inglés pasó el bill que dió una titulada ley para reformar las vigentes sobre la proteccion de la construccion y navegacion británica promulgada en 26 de Junio de 1849, cuyo artículo 11 es como sigue:

«Y se ordena que en caso que parezca á S. M. que los buques británicos están sujetos directa ó indirectamente en algun país extranjero á cualesquiera derechos ó cargas de cualquier género y clase que fuesen, de que se hallen exentos los buques nacionales de dicho país, ó que se imponen derechos sobre artículos importados ó exportados en buques británicos que no graven igualmente á los mismos artículos importados ó exportados en buques nacionales, ó que directa ó indirectamente se manifiesta alguna preferencia, cualquiera que sea, en favor de los buques nacionales sobre los buques británicos, ó respecto á artículos importados ó exportados en buques nacionales sobre los mismos artículos importados ó exportados en buques británicos, ó que la navegacion y el comercio británico no están colocados en dicho país en el mismo pié ventajoso que la navegacion ó el comercio de la nacion mas favorecida, entónces, y en semejante caso, será legal por parte de S. M. (si lo juzga oportuno), con el parecer del Consejo el imponer los derechos de tonelada sobre los buques de tal nacion que entren ó salgan de puertos del Reino Unido ó de cualesquiera de las posesiones británicas, en cualquiera parte del mundo, ó los derechos sobre todas las mercancías, ó cualesquiera clases especiales de mercancías importadas ó exportadas en buques de tal nacion, que parezcan justos á S. M. para balancear las desventajas á que de los modos dichos estén sujetos el comercio y la navegacion británica.»

El Gobierno de la Gran Bretaña reclamó la reciprocidad de derechos fundado en el trascrito artículo, y el de la Reina (Q. D. G.) tuvo á bien crear una Comision para informar acerca de tan delicado asunto.

La Comision lo dividió en dos partes: primera, derechos de navegacion y puertos; segunda, derechos diferenciales ó de bandera, acordando en su sesion de 8 de Octubre de 1851 que no veia inconveniente en aceptar desde luego la reciprocidad con respecto á la primera; pero que atendiendo lo grave y difícil de la segunda concerniente á la supresion del derecho diferencial quedaba por ahora suspenso hasta que adquiriera los datos y noticias que necesita y tardará en poder reunir, ó lo que es lo mismo, que quedará su resolucion aplazada por algun tiempo hasta que el expediente haya recibido la instruccion que todavía le falta, como dijo en la exposicion de 11 del citado mes.

Por una série de circunstancias especiales que no son de este lugar, ni la Comision se volvió á reunir hasta el dia 12 de este mes, ni recibió los datos en que habia de fundar su juicio para opinar sobre asunto de tanta gravedad.

En la segunda sesion celebrada el 18 del actual se justificó hasta la evidencia que no habia avenencia posible, por ser diametralmente opuestas las opiniones de los vocales en cuanto al resultado, y con sentimiento los que suscriben, no pudiendo aplazar esta cuestion segun manifestó el Sr. Presidente,

Digitized by Google

se ven obligados á formular su opinion sin la copia de datos necesarios para apoyar sus razones, y con una premura que no permite toda la detencion que exige asunto de tamaña trascendencia.

Hecha esta salvedad entraremos de lleno en la cuestion, considerándola en cada uno de los tres casos siguientes: primero, si el Gobierno de la Gran Bretaña tiene el derecho de exigir la reciprocidad con arreglo á su nueva ley de navegacion, y si en el caso de negativa por nuestra parte puede imponer distintos derechos á nuestra navegacion que á las demas potencias extranjeras, sin anular totalmente los tratados de comercio vigentes: segundo, si esta reciprocidad no es conveniente: tercero, en caso de negativa qué perjuicios se ocasionarian á nuestro comercio y marina.

Es incuestionable que las naciones inglesa y española están obligadas á tratarse recíprocamente como las mas favorecidas, segun el espíritu y letra de los tratados que vienen rigiendo desde el año de 1665 hasta 1783; por consiguiente, conservándose en España el derecho diferencial, se trata á Inglaterra como á la nacion mas favorecida, y si esta gravase á aquella con cualquier derecho ó imposicion á las que adeudasen en sus puertos las demas naciones, quedarian rotos los tratados, y la española en plena libertad de obrar en el particular como mas conviniese á sus intereses en esta parte, que forma la base principal de todos los tratados, y que no es por cierto la mas beneficiosa á nuestra industria, navegacion y comercio.

Queda, por consiguiente, demostrado que la Inglaterra no tiene derecho á exigir que desaparezca el derecho diferencial, ni menos á imponer gravámenes mayores á nuestros productos ni al pabellon español que los que satisfaga la nacion mas favorecida, y esta es la solucion que creemos oportuno dar á la primera parte de la cuestion principal.

Para resolver la segunda de una manera demostrativa, incontestable, nos sería preciso tener á la vista una porcion de documentos estadísticos que nos permitiese demostrar numéricamente los beneficios que produjo á nuestra marina mercante, industria y comercio el derecho diferencial. Entónces presentariamos un cuadro comparativo de resultados beneficiosos debidos al derecho diferencial, y aunque su primer término en el dia vendria á ser poco satisfactorio por la decadencia á que ha llegado nuestra marina, resaltaria en sus tintas la influencia benéfica de aquel derecho, presentándose siempre como el áncora de salvacion en las tormentas políticas con que ha tenido que luchar nuestra marina.

Los únicos documentos de instruccion que se hallan en este expediente son: el informe del Cónsul general de España en Odessa, acerca de los derechos diferenciales con la Rusia, en el que manifiesta que la utilidad y conveniencia en general de estos derechos no puede ponerse en duda; otro del Cónsul general de S. M. en Lóndres en contrario sentido, incluyendo dos de dos respetables casas de comercio de aquella capital, opinando una por la continuacion del derecho y otra por la supresion, fundándose esta en la nulidad de nuestra marina, sin tener en cuenta que la inglesa en el reinado de Cárlos I solo contaba con tres buques mercantes de 300 toneladas, y en el de Cárlos II ya navegaban mas de 400 de este porte, y que así como por su famosa acta de navegacion de 23 de Setiembre de 1660 salió plenamente de su nulidad, puede salir tambien la nuestra de su abatimiento, conservándola siquiera el derecho diferencial de bandera; y por último, el informe del Real Consejo de Agricultura, Industria y Comercio contrario á la conservacion del expresado derecho, informe fundado en la teoría y en el de la Junta de comercio de Burdeos, cuya doctrina adoptó, y cuya sabiduría encarece sin duda por no haber visto el sólido y luminoso de la Junta protectora del trabajo de Francia que lo rebate y pulveriza, no con teorías, sino con robustos y fehacientes datos que opone los hechos y la práctica á la teoría con un triunfo completo.

Estos documentos no llenan suficientemente los deseos de los que suscriben, necesitarian otros y otros para fundar mas su parecer; pero no siendo posible reunirlos por la premura con que se exige este informe, nos limitaremos á citar hechos históricos muy conocidos que suplirán hasta cierto punto la carencia de los datos indicados.

El derecho diferencial en España data desde el año de 1227: véanse la Real cédula de Jaime I de dicho año; el edicto de D. Alfonso el Sabio, de 1454; el privilegio rodado de Enrique III que se encuentra en la coleccion de viajes y descubrimientos de Navarrete (apéndice al tomo II, página 387),

Digitized by Google

y mas recientemente en la carta de 1495 y sobrecortada de 1498, y pragmática de 1500 por los Reyes Católicos en la reunion de ambas Coronas, y en todos estos documentos resaltan los principios de proteccion dada á nuestra marina mercante; principios que resplandecen en la famosa acta de navegacion de Inglaterra.

Los resultados de esta proteccion fueron tan satisfactorios, que la inobservancia de muchas de estas disposiciones en el año de 1721 por el influjo extranjero produjeron reiteradas peticiones de las Córtes (1), en las que se justificaba el engrandecimiento que de su cumplimiento habia recibido nuestro comercio y marina, clamores que llamaron *la atencion de Felipe V; y desde el año de* 1763 *al de* 1792 se expidieron varias órdenes restableciendo el derecho diferencial; y ¿cuales fueron los resultados de estas leyes protectoras? El que en el año de 1794 constaba nuestra marina de guerra de 78 navíos de línea, 11 de tres puentes, y 50 fragatas, con las embarcaciones menores correspondientes, marina que no hubiera podido alimentarse sin la existencia de la mercante en un grado de opulencia necesario para suministrar la gente de mar.

Hasta aquí nuestros tiempos normales y el lleno de la influencia del derecho diferencial para la prosperidad que adquirimos. Desde entónces las guerras exteriores todo lo dominaron, las intrigas políticas que las produjeron diezmaron nuestra marina, y ya en el año de 1806 se redujo la armada á 39 navíos y 29 fragatas, habiendo perdido 8 navíos de tres puentes, y como es natural la mercante siguió la suerte de la de guerra, quedando esta reducida en el año de 1837 á 3 navíos, 4 fragatas, 3 corbetas y algunos buques menores; fuerza insuficiente para proteger aquella, que pereció anclada en los puertos. Hemos creido conducente hacer la historia de nuestra marina para sentar un precedente, y es, que ínterin ha podido ejercer su influencia el derecho diferencial ha sido propicio al engrandecimiento de nuestro pabellon, y no de otro modo se explica el exclusivo tráfico y comercio que absorbia en todas nuestras antiguas posesiones de América y en el tráfico de Levante.

Entremos ahora en el período de decadencia ocasionado por las guerras marítimas y terrestres, y fijemos la época desde el año de 1800 al de 1839 en que se sucedieron las que sostuvimos con la Inglaterra, la Francia, la de la Independencia de nuestras Américas y la civil que inmediatamente nos afligió; y se concibe fácilmente que desde entónces empezó á decaer nuestra marina y nuestro comercio hasta el punto de verse el Gobierno en la vergonzosa necesidad de autorizar en cierta época la simulacion de bandera para que no desapareciese totalmente nuestro comercio marítimo. ¿Y durante este período se puede pretender que el derecho diferencial produjese los resultados de su imposicion? Naturalmente no; todo estaba subordinado á las circunstancias especiales y desgraciadas que dominaron nuestra existencia política.

Antes de entrar en el período de bonanza que fijaremos desde el año de 1840 en que desaparecieron por completo las guerras que nos afligian, veamos en qué estado quedó nuestra marina por consecuencia de las mismas.

Privada de la proteccion de la de guerra, que se puede decir no existia; infestados los mares de buques y corsarios enemigos, tuvo que buscar recursos propios para navegar construyendo buques de primera marcha, por consiguiente de mucho aparejo, que exige doble tripulacion y admite poca carga:

(1) Habia sido tan notable el acrecentamiento de nuestra navegacion por consecuencia de las disposiciones de los Sres. Reyes Católicos ya citados, que rebosaba, por decirlo así en Castilla el espíritu emprendedor de la gente de mar, como consignaron los señalados hechos de la época, y como consta del aumento de naves ya citado en otra pragmática de 1501 (Ramirez, pág. 301.) Este engrandecimiento, que necesariamente dando nueva vida á todos los ramos de la prosperidad hacia comun á todas las clases del reino sus intereses marítimos, dió lugar al comun sentimiento con que los naturales clamaron por la inobservancia y falta de proteccion de los citados privilegios de la bandera; así consta de la peticion 39 de las Córtes de Valladolid de 1523; 10 y 12 de las de 1524; 22 de las de Toledo de 1525; 55 y 86 de las de Madrid de 1534; 76 de las de Valladolid de 1542; 12 de las de 44; 73 y 78 de las de 48; 100 de las de Madrid de 52, y 77 de las de Madrid de 1555; 59, 60 y 97 de las de Toledo de 1559 y 1560, y otras de las de 1563 y 1570, 73 y 78, todas guiadas á implorar la preferencia y la seguridad en los trasportes del comercio nacional marítimo. Así consta tambien de otros testimonios.

Digitized by Google

de aquí sus crecidos fletes que de modo alguno pueden competir con los extranjeros, en general de mayor número de toneladas, poco aparejo y menos tripulacion, y que por consiguiente con la mitad del flete obtienen doble beneficio, y solo con la ayuda del derecho diferencial que disminuye la diferencia de flete pudo sostenerse algun tanto la navegacion propia, que se vió privada hasta de construir, porque los astilleros no prestaban seguridad á los constructores, atropellados contínuamente por la faccion.

De modo que en el año 40 nos encontramos con una escasa marina mercante, de condiciones poco á propósito para competir con la extranjera en los trasportes á causa de la particular construccion que se vieron obligados á adoptar.

Entraremos ahora en el periodo normal en que las guerras extrañas ni propias se han opuesto al acrecentamiento de nuestra marina mercante, y examinémosla bajo el punto de vista de aumento por construccion y por tráfico, y encontraremos resultados halagüeños.

Con respecto á la construccion veremos que:

	Buques de mas de 400 toneladas.	De 200 á 400.	TOTAL.	Vapores.
En 1847 teníamos.............	17	124	141	»
En 1853 tenemos..............	45	263	308	46
En construccion...............	3	10	13	»

El resultado de esta comparacion nos demuestra, que si bien con la lentitud propia de su estado de decadencia, va en progresion ascendente escudada con el beneficio de bandera.

Con respecto á su tráfico vemos que en el dia renace, sus seguros á favor de la paz están al nivel de las demas marinas, tiene los astilleros libres y halla con comodidad las maderas y demas artículos que necesita para la construccion de sus buques, los construye de buenas dimensiones, de porte hasta de mas de 500 toneladas, y áun los adquiere del extranjero de 400 toneladas para arriba con arreglo á la ley, hace esfuerzos extraordinarios, y merced al derecho diferencial se ha apropiado en gran parte del trasporte de los bacalaos, algodones, cáñamos y otros artículos que forman cargamentos completos. En su mayoría realiza el trasporte directo de exportacion é importacion de las islas de Cuba y Puerto-Rico, y el de Asia, concurre á los mercados extranjeros y van aminorando sus fletes.

En prueba de estos asertos, en el año de 1851 se han importado en bandera nacional:

De Europa.......................	145.365	toneladas.
De Africa........................	2.455	
De América......................	144.325	
De Asia..........................	4.034	
	296.179	

Cuya importacion procede:

De Inglaterra......................	24.350
De Cerdeña.......................	1.856
De Suecia........................	13.743
De Holanda.......................	718
De los demas puntos extranjeros......	111.187
De América.......................	144.325
Total..........	296.179

Digitized by Google

Se han exportado de nuestros productos:

A Europa.....................	97.468
A América..............	172.967
A Asia......................	4.812
A Africa......................	8.542
	283.789

La exportacion se dirije:

A Inglaterra....................	11.495
A Cerdeña......................	3.056
A Holanda.....................	668
A Suecia.......................	2.912
A Chile........................	19.418
A las demas naciones........... ..	73.273
A América......................	172.967
	283.789

Así resulta de los datos estadísticos acerca del movimiento general de buques en los puertos de España que obran en la Direccion general de Aduanas, y acredita el unido estado, único que por la premura del tiempo ha podido sacarse.

Queda demostrado, por consiguiente, que la marina mercante va convaleciendo, y que hasta que se robustezca exige un cuidado muy particular para que no recaiga y quizás en la recaida sucumba; por ello necesita el auxilio de derecho diferencial en todos los artículos que forman cargamentos completos ó una gran parte de ellos, hasta tanto que tenga el número suficiente de buques de proporcionado porte para que sus fletes sëan iguales á los extranjeros, teniendo los mismos medios para el efecto, porque si estos no lo son no pueden serlo los resultados.

Bastarian estas observaciones para demostrar que la supresion del derecho diferencial destruiria en el acto nuestra marina mercante, porque imposibilitada de navegar por la diferencia de fletes daria al comercio la preferencia á la extranjera, no utilizaria las 296.179 toneladas que ocupa en el dia en la importacion y 283.789 en la exportacion, quedarian desde luego sus naves sin uso alguno, y sumidos en la miseria los 56.595 marineros que tripulan estos buques.

Hay tambien que tener en cuenta que esta cuestion está íntimamente ligada con los Aranceles, porque ellos al paso que aumentan el precio de las primeras materias de construccion gravan tambien á la industria que proporciona los cambios, acrecienta el comercio y este la ocupacion de los trasportes; por consiguiente, ínterin estos no se pongan en armonía con la supresion del derecho diferencial, el suprimirlo será engrandecer la marina mercante de las naciones extranjeras, privarlos totalmente de la nuestra, y por consiguiente de la de guerra, y arrostrar todas las consecuencias de este resultado.

La marina mercante debe llamar altamente la atencion del Gobierno, porque es á la vez uno de los elementos del poder y de la prosperidad pública; sin marina mercante no puede haberla de guerra bien cimentada, y sin esta no puede una nacion peninsular con preciosas posesiones en América y Asia, marítima por su posicion y por sus intereses, ocupar entre las demas el rango que la naturaleza le ha señalado.

Digitized by Google

Si se negase á la Inglaterra la supresion del derecho diferencial que es el último caso, ¿qué perjuicios se ocasionarian á nuestro comercio y marina?

En concepto de los infrascritos ganarian mucho, porque rotos los tratados de comercio podriamos hacer convenios con Portugal en la cuestion de la navegacion de los grandes rios que de nuestro territorio entran en el suyo, con todos los Estados de América, que hermanados con nosotros por antiguos usos y costumbres, por la propia lengua y por vínculos de familia, podrian ofrecernos grandes compensaciones y extendiesen en aquellas regiones nuestra navegacion y comercio de un modo bien difícil de calcular, pero que sin riesgo de equivocarse puede predecirse nos acarrearian bastante utilidad y riqueza, é igualmente con otros Estados cuyo comercio directo nos interesa y que pudieran compensar con usura las concesiones parciales que hacérseles pudieran, sin correr el riesgo de tratados que nunca son convenientes entre una nacion fuerte y poderosa con otra que no lo sea tanto, porque la última razon de los tratados es la fuerza.

Nuestra navegacion con Inglaterra es altamente insignificante. 24.350 toneladas traemos de productos ingleses al paso que su bandera trae 190.686.

11.495 toneladas llevamos á Inglaterra de nuestros productos, y 61.469 lleva la bandera inglesa.

Los artículos que importa nuestro pabellon son en su mayor parte productos industriales elaborados; la falta de concurrencia de nuestros buques perjudicará á su industria, porque el comercio los recibirá de otras naciones tan próximas como la Inglaterra en el momento en que conducidos por buques ingleses aumente su precio, y los que exportamos saldrán en pabellon extranjero como la mayor parte de la exportacion.

Nuestra marina mercante se vería en la precision de acelerar la construccion de gran cabida para utilizar el trasporte directo de mercancías que en el dia recibimos de los depósitos de Inglaterra, el comercio extenderia sus relaciones mercantiles á los países productores de estos artículos, la navegacion larga se haria precisa y por lo tanto productiva, y llegariamos mas pronto al estado conveniente para que el derecho diferencial desapareciese como protector de nuestra marina mercante.

Guiados los que suscriben por estas máximas y por las consideraciones y demostraciones hechas en este escrito, y explanadas con la brevedad que exigen documentos de esta clase, llenos del mayor sentimiento de que no sea unánime el voto de la Comision, penetrados como se hallan de las superiores luces, instruccion y talentos de sus dignos compañeros los Sres. Presidente D. Leopoldo Augusto de Cueto y Vocal D. José María de Mora, concretan el suyo siendo su humilde parecer:

1.° Que para resolver si debe ó no suprimirse el derecho diferencial, ó lo que es lo mismo, establecer la reciprocidad con la Gran Bretaña, y por consecuencia forzosa con las demas naciones amigas, conviene instruir mas el expediente del modo que queda expresado; esto es, con dos estados, uno general de nuestra navegacion ó tráfico marítimo desde el año de 1840 al actual, y otro de todos los buques construidos en nuestros astilleros y adquiridos del extranjero durante el mismo período, y á mas con el informe de las principales juntas de comercio del litoral.

2.° Que en su opinion de modo alguno es conveniente abolir en su totalidad el derecho diferencial ó de bandera, cuya completa supresion produciria daños de suma trascendencia por todo lo que deja indicado, si bien son de parecer puede suprimirse en un número considerable de artículos, y con ello dar á la Inglaterra una muestra inequívoca de nuestra simpatía.

3.° Que fuertemente ligado el derecho diferencial con la ley de Aranceles, parece conducente oir á la Direccion general de Aduanas para resolver con maduro exámen tan grave asunto.

4.° Que en el caso de que el Gobierno creyese necesaria la supresion del mencionado derecho, sería justo dar un plazo proporcionado para perjudicar lo menos posible los intereses creados bajo el escudo de la ley vigente.

5.° Y último: que si se acordase la supresion parcial, asociados en la Direccion general de Aduanas, manifestaran los artículos que pueden descartarse del derecho diferencial, si así lo tuviese á bien el Gobierno.

Digitized by Google

Los infrascritos que forman la mitad de la Comision creada para dar su dictámen en este delicado asunto, creian faltar á su deber, á su honor y á su propia conciencia si no manifestaran terminantemente como lo hacen su conviccion fundada en sus cortos conocimientos, en su experiencia y en todo cuanto queda expuesto en este dictámen; felices si hubieren acertado á llenar su cometido, y mas felices si su corto trabajo mereciese el aprecio y concepto de V. E.

Madrid 27 de Octubre de 1853.=José de Cifuentes.=Félix Ruiz de Fortuní.

Digitized by Google

ÍNDICE.

Páginas.

DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

INFORMACION ESCRITA.

RESPUESTAS DE LOS CONSTRUCTORES DE EMBARCACIONES DE MADERA.

Digitized by Google

Digitized by Google

INFORMACION ORAL.

APÉNDICES.

Digitized by Google

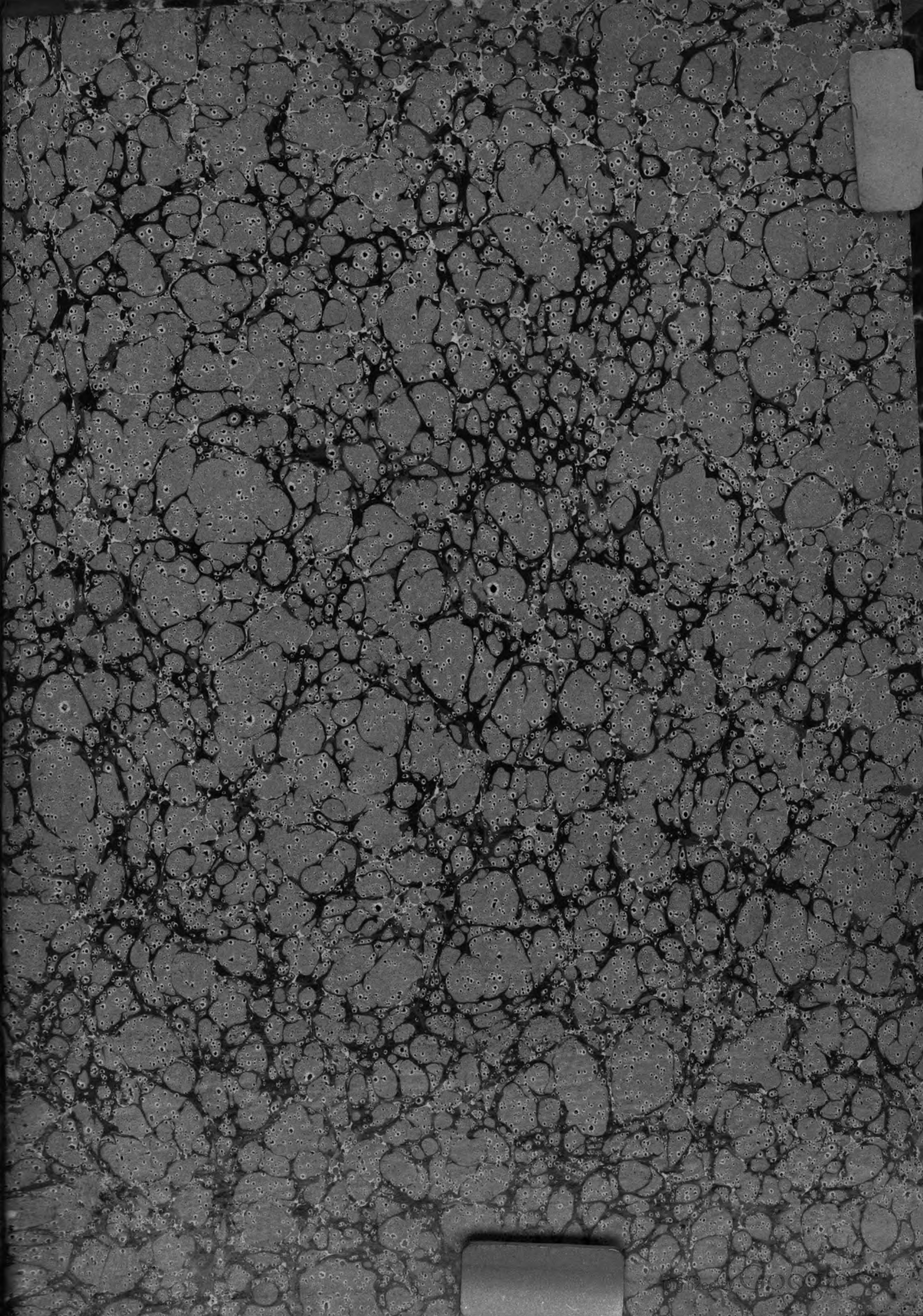
Digitized by Google

Digitized by Google

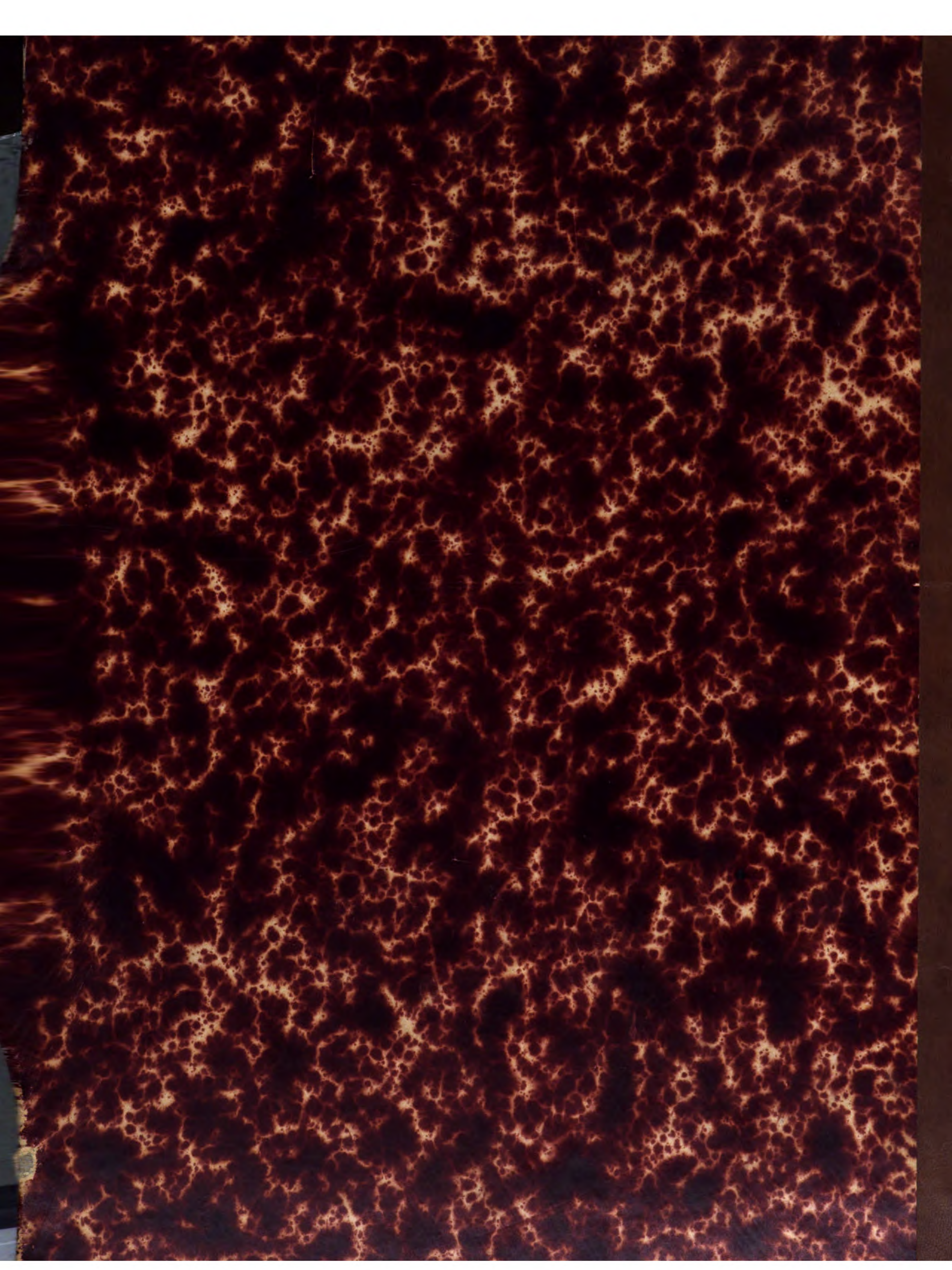
Digitized by Google

Digitized by Google





Digitized by Google



Digitized by Google